



**Universidade do Mindelo  
Cabo Verde**



**Universidad de Valladolid  
Espanha**

**CURSO: MESTRADO EM DIREITO MARÍTIMO E COMÉRCIO INTERNACIONAL**

**Dissertação para a obtenção do grau de MESTRE**

---

## **TEMA**

# **“DOCUMENTAÇÃO DE SUPORTE AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO”**

**“LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO”**

---

**Elaborado por:**

*João Manuel Lizardo*

*Email: lizaradojoao@hotmail.com*

*Mindelo – República de Cabo Verde*

*Agosto de 2014*



**Universidade do Mindelo**  
**Cabo Verde**



**Universidad de Valladolid**  
**Espanha**

Dissertação para a obtenção do grau de MESTRE

---

<b>TÍTULO:</b>	<b>“DOCUMENTAÇÃO DE SUPORTE AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO”</b>
Palavras - chaves:	<b>“LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO”</b> <b>Conhecimento de embarque, Carta de Porte marítimo, Convenções, UNCITRAL, Regras de Hague Visby, Regras de Hamburgo, Conhecimento de embarque electrónico, BOLERO, EssDocs, Transporte, Mercadorias, EDI.</b>

<b>O Orientador</b>  -----  <b>Aitor Zurimendi</b>	<b>O Autor</b>  -----  <b>João Manuel Lizardo</b>
--	---

## DECLARAÇÃO

---

Declaro que todo o material incluído neste trabalho que não seja da minha autoria foi devidamente identificado e que também não se encontra aqui incluído nenhum material que tenha sido usado por mim para obtenção de outro grau académico.

Os conteúdos deste trabalho reflectem meus pontos de vista e não são necessariamente da responsabilidade de Universidade do Mindelo ou da Universidade de Valladolid.

O conteúdo deste trabalho é da exclusiva responsabilidade do autor:

---

**/João Manuel Lizardo/**

## DEDICATÓRIA

---

Esta dissertação é dedicada aos meus filhos Irene, Maira e Mauro com especial referência para este último, o Mauro, que destacou na sua página de Facebook que *“filho de peixe peixinho é”*, seguindo as pisadas do Pai na sua Licenciatura em Ciências Náuticas. Parafraseando um ex Professor no CIAGA Rio de Janeiro *“o Mar é um trampolim para a vida”* e assim o será para todos os que seguirem a carreira com dedicação e sentido de responsabilidade. Evidentemente que ao meu **“Menino”** Rhuan Gabriel na qualidade de ser o meu primeiro Neto vai um carinho muito especial.

## AGRADECIMENTOS

---

Primeiramente gostaria de agradecer a minha família e amigos que directa ou indirectamente nos incentivou e ajudaram na prossecução dos objectivos para a conclusão desta tese de Mestrado. Um agradecimento especial vai para os colegas da 1ª Turma de Mestrado em Direito Marítimo e Comércio Internacional ocorrido em Cabo Verde graças a parceria estratégica entre a Universidade do Mindelo e a prestigiada Universidade de Valladolid com sua larga experiência em Mestrados desta natureza entre outros tantos. Durante este período de aproximadamente 22 meses, trocamos experiências e conhecimentos, reforçamos o nosso espírito de solidariedade e de cooperação e acima de tudo cimentamos conhecimentos.

A todos os Professores que de uma forma entusiasta souberam dirigir este Mestrado um agradecimento especial, com destaque ao Professor Velasco na qualidade de Coordenador do Curso, que foi sempre um colaborador e amigo de toda a hora. Igualmente uma palavra de apreço vai para o staff académico e administrativo da UNI-Mindelo, mas o carisma, a abdicação e a perseverança da Dra. Dominica Sousa, na coordenação local do curso contribuiu definitivamente para o sucesso do mesmo. Ao Professor Aitor Zurimendi, na qualidade de Orientador, nos restam agradecer por todos os conselhos, recomendações, sugestões, incentivos e palavras de apreço e encorajamento sem o qual a conclusão desta tese seria posta em causa.

## LISTA DE ABREVIATURAS

---

BOLERO	Organização de Registo de conhecimento de embarque electrónico
CIF	Cost Insurance and Freight (Custo Seguro e Frete)
CMI	Comité Marítimo Internacional
EDI	Troca de dados por via electrónica
Eucp	Suplemento dos Costumes e Praticas Uniformes para o crédito documentário para apresentação por via electrónica.
FMI	Fundo Monetário Internacional
FOB	Free on Board (Livre a bordo do navio)
Hague Rules	Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimento de embarque de 1924
Hague Visby Rules	Regras de Haia, emendadas pelo protocolo de 1968 e 1979
ICC	Câmara de Comércio Internacional
ILA	Associação Legislativa Internacional
INCOTERMS	Termos comerciais internacionais
ISM	International Safety Management Code (Código Internacional de Gestão de Segurança)
Regras de Hamburg	Convenção Internacional das Nações Unidas sobre o transporte de Mercadorias por Mar, 1978
Regras de Roterdão	Convenção das Nações Unidas nos Contratos para o transporte Internacional de Mercadorias total ou parcialmente por Mar, 2008
SDR	Direito Especial de saque
SWIFT	Sociedade Interbancária Mundial para Transacções financeiras
UCC	Código Comercial Uniforme (usa)
UNCITRAL	Comissão Internacional das Nações Unidas para a Legislação Comercial
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento

## ANEXOS

---

Anexo 1 Modelo de carta partida da BIMCO

Anexo 2 – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Cabo Verde)

Anexo 3 – Modelo de Conhecimento de embarque

Anexo 4 – Modelo de carta de Porte Marítimo

## RESUMO

---

A indústria de transportes marítimos, é caracterizada fundamentalmente pelo seu relacionamento global e internacional carecendo portanto de regulamentação igualmente internacional e global, para que ela possa ser exercida com o mínimo de conflitos possível. Os contratos de transporte marítimos e respectivos documentos, figura central desta tese, são regulados por três regimes internacionalmente em vigor, nomeadamente, a Convenção de Bruxelas de 1924, a Convenção de Bruxelas emendada no ano de 1968 e 1979 e as Regras de Hamburgo de 1978. Cada um destes três regimes poderá ser ratificado pelos diferentes Estados e inseridos na sua legislação, permitindo-se alguma espécie de alteração. Normalmente os contratos de transporte marítimos são formalizados por escrito, podendo ser utilizado o conhecimento de embarque ou a carta de porte marítimo por exemplo. Estes documentos são ou não aceites dependendo do regime adoptado, podendo ser livremente escolhidos entre as partes interessadas, tendo em conta que serão aceites pela legislação de um determinado país em particular. Sob os auspícios das Nações Unidas foi adoptada uma Convenção em 2008, mais conhecida por Regras de Roterdão 2008. Embora não esteja em vigor contem disposições relevantes para um passo gigantesco no sentido de um Instrumento Internacional que regule os documentos de transporte em geral com ênfase nos documentos de transporte marítimo, na sua forma impressa, assinada e timbrada, ou no formato digital incluindo a assinatura electrónica também digital. A utilização de documentos no formato digital é uma realidade actual, mas funciona fundamentalmente na base do princípio da liberdade contratual entre os parceiros interessados. Para a sua utilização global faltam instrumentos internacionais e vontade política, já que a tecnologia disponível é considerada relativamente segura e funcional. (Ver os casos das plataformas BOLERO e EssDocs).

No entendimento de vários especialistas cabe aos Governos a responsabilidade de uma liderança legislativa, considerando a magnitude e potencial do EDI, (Electronic Data Interchange) no sentido de se derrubar as arcaicas barreiras artificiais existentes, visando um novo paradigma para as transacções comerciais a nível internacional.



## ABSTRACT

---

Shipping industry is basically characterized by its global and international relationship and as such, it needs global and international regulations in order to be carried on smoothly with, as minimum field for conflicts as possible. Maritime transport contracts and their related documentations, central issue of this thesis, are regulated by three international regimes in force namely Brussels Convention 1924, Brussels Convention as amended in 1968 and 1979 and the Hamburg Rules 1978. Each one of these three regimes can be ratified by different Member States and enacted in their National legislation, allowing for some sort of alteration. Usually maritime transport contracts are put forward in paper being a Bill of Lading or a Sea way Bill for example. These documents are accepted or not, depending upon the adopted regime and can be freely chosen between interested partners, considering they are accepted by the concerned country. Under the auspices of the United Nations an International Convention were adopted in 2008, better known as Rotterdam Rules 2008. Although it is not in force it contain relevant dispositions allowing a gigantic step toward an International Instrument to regulate transport documents in general with emphasis in maritime transport documents, being them printed, signed and stamped in paper, or in digital format, also including electronic digital signatures. The use of electronic documents in digital format is a common reality, but it works mainly on the basis of contractual freedom among interested partners. In order to be used globally there is a need for international instruments and political will, considering that the technology is out there in a relatively safe and functional way. (see Bolero and EssDocs platform). As per view of various specialists in this field, Governments must take the lead through legislative measures, considering the magnitude and potentiality of the EDI (Electronic Data Interchange) in order to combat existing archaistic artificial barriers and reach new paradigm for the commercial transactions at the international level.

## Conteúdo

DECLARAÇÃO .....	iii
DEDICATÓRIA .....	iv
AGRADECIMENTOS .....	v
LISTA DE ABREVIATURAS.....	vi
ANEXOS .....	vii
RESUMO .....	vii
ABSTRACT.....	ix
1. CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO AO TEMA .....	1
1.1 Organização .....	3
1.2 Objectivos do trabalho.....	4
1.3 Metodologia.....	4
1.4 Delimitação.....	4
1.5 Razões de escolha do tema .....	5
1.6 Constrangimentos .....	5
1.7 Conceitos relacionados com o navio .....	5
1.7.1 Navio .....	5
1.7.1.1 Natureza jurídica do navio .....	6
1.7.1.2 Navegabilidade do navio .....	6
1.8 Contratos de transporte.....	7
1.8.1 Intervenientes no contrato de transporte.....	9
1.9 Contratos de afretamento .....	10
1.9.1 Atribuição da Gestão Náutica e Gestão Comercial .....	10
1.10 O contrato de afretamento a viagem.....	11
1.10.1 O fretador.....	11
1.10.2 Afretador .....	12
1.10.3 Broker.....	12
2. CAPÍTULO II- DOCUMENTOS UTILIZADOS NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR MAR .....	14
2.1 Contratos de transporte.....	14
2.1.1 Conhecimento de embarque ou Bill of Lading.....	14
2.1.1.1 Funções do Bill of Lading.....	15
2.1.1.1.1 Evidência de um contrato de transporte.....	16
2.1.1.1.2 Recibo da mercadoria a bordo .....	17

2.1.1.1.3	Documento título de propriedade da mercadoria.....	19
2.1.1.1.4	A negociabilidade do conhecimento de embarque .....	21
2.1.1.2	Reservas no conhecimento .....	23
2.1.2	O Sea way bill e suas funções .....	24
2.1.3	Análise comparativa entre o Bill of Lading e o Seaway bill. ....	25
2.1.3.1	Obrigações do transportador.....	26
2.1.3.2	Pagamentos internacionais .....	27
3.	CAPÍTULO III – IMPACTO DAS DIFERENTES CONVENÇÕES INTERNACIONAIS NA DOCUMENTAÇÃO DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO .....	28
3.1	Instrumentos Internacionais.....	28
3.1.1	Convenção de Bruxelas de 1924.....	30
3.1.2	As Regras de Hamburgo de 1978 .....	35
3.1.3	Discussão de um caso de Jurisprudência em Cabo Verde.....	39
4	CAPÍTULO IV – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO POR VIA ELECTRÓNICA.....	44
4.1	SeaDocs .....	44
4.2	Regras Uniformes sobre o B/L Electrónico .....	44
4.3	O sistema EssDOCS .....	46
4.4	Legislação modelo para o comércio electrónico .....	46
4.5	O sistema Bolero.....	49
4.5.1	O conhecimento de embarque electrónico.....	51
5	CAPÍTULO V – CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES .....	60
	Conclusões.....	60
	Recomendações.....	63
	Bibliografia.....	65
	Anexos .....	66
	Anexo 1 – Modelo GRAINCON da BINCO .....	66
	Anexo 2 - Acórdão 30-2001 Data Nº. Auto 28-03-2001 5/2001.....	66
	Anexo 3 – Modelo de Conhecimento de embarque .....	73
	Anexo 4 – Modelo de Carta de porte marítimo.....	74

## 1. CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO AO TEMA

O transporte de mercadorias por mar, perde-se na história ou pode ser associado ao homem a partir do momento em que as trocas comerciais são feitas entre regiões ou continentes separados por mar. Muitos historiadores mencionam normas jurídicas a regular o transporte marítimo desde o século VII a.c. no código de Hamurabi, outros desde a idade antiga no mediterrâneo. Um dos principais aspectos do transporte marítimo prende-se com os usos e costumes habituais no comércio e transporte marítimo internacional, aspecto relevante a ser discutido durante o presente trabalho. Os conceitos de *Lex Mercatoria*<sup>1</sup> e *Lex Maritima*<sup>2</sup> referem-se a um conjunto de leis orais, usos e costumes relacionados com a navegação e comércio marítimo internacionais. Estes conceitos foram desenvolvidos na Europa Ocidental durante o período medieval entre os séculos IX a XII e faziam parte da legislação mercantil aplicada pelos juízos nos conflitos desta natureza. Gradualmente a “*Lex marítima*” foi codificada nas chamadas leis de Visby do século XVI constituindo na realidade as bases da legislação marítima contemporânea não só nos países do código civil, mas também nos chamados “*common law*”, como é o caso da Inglaterra, Canadá, Estados Unidos entre outros<sup>3</sup>.

Embora ao longo desta tese, possamos fazer referência a outros instrumentos de cariz internacionais a regularem o transporte de mercadorias por mar, o presente trabalho é focalizado entre o surgimento da convenção de Bruxelas de 1924, passando pelas suas emendas e protocolos, e pela convenção internacional das Nações Unidas sobre o transporte de Mercadorias por mar, 1978, mais conhecida pelas Regras de Hamburgo. Alguma referência é feita sobre as Regras de Roterdão de 2008, contextualizada na evolução dos documentos de transporte no formato digital e a sua transmissão por via electrónica.

---

<sup>1</sup> Um código completo da legislação comercial de outrora

<sup>2</sup> Legislação Marítima, provavelmente nascida a partir de tradições orais

<sup>3</sup> <http://definitions.uslegal.com/l/lex-maritima/> acedida no dia 5/5/14

As convenções internacionais, salvaguardam o interesse público dos Estados, mas estão igualmente interessadas nas relações comerciais entre os diferentes agentes económicos ou seja entre os importadores e exportadores, (compradores e vendedores) que de uma forma directa ou indirectamente precisarão de transporte para concretizar a sua transacção. Assim sendo, discutir o transporte marítimo, significa discutir os intervenientes no comércio internacional centralizados na figura do navio, sem o qual a sustentabilidade, a eficiência e o binómio custo benefício do comércio internacional, seriam postas em causa. Os contratos de compra e venda e os contratos de transporte, embora juridicamente autónomos estão irremediavelmente interligados, constituindo o transporte marítimo uma derivada directa do comércio internacional. É esta pois a visão de Raposo<sup>4</sup> ao referenciar Rodière<sup>5</sup>, dizendo que a *“celebração e a execução de um está em estreita correlação com a celebração e conclusão do outro”*.

No transporte de mercadorias por mar, os agentes económicos nomeadamente os transportadores e os carregadores procuram de uma forma eficiente gerir os eventuais conflitos através das convenções internacionais, com os Estados membros num cenário de internacionalidade a conferir a este sector através da sua regulação, a necessária segurança jurídica e económica, indispensável sectores de risco e de capital intensivo, mais concretamente na indústria dos transportes marítimos.

A história e o desenvolvimento do mundo contemporâneo, os grandes sinistros, os danos ambientais, a segurança da navegação estão interligados com a actividade dos transportes marítimos. As mercadorias transportadas estão sujeitas a avarias sejam elas provocadas por vício próprio, problemas ocultos, negligência ou outros, suscitando assim, conflitos diversos entre os diferentes intervenientes com especial referência aos transportadores, carregadores e seguradoras das mercadorias. Sendo assim as convenções internacionais e a instituição do seguro marítimo visam conferir a almejada segurança jurídica e a minimização dos riscos consoante forem os diferentes interesses marítimos em causa.

Neste contexto o documento mais relevante a ser discutido deverá ser o conhecimento de embarque referido indistintamente ao longo desta tese como Bill of Lading, ou

---

<sup>4</sup> RAPOSO MÁRIO: Estudos sobre o novo Direito Marítimo, Coimbra editora 1999 pp.146

<sup>5</sup> Em Droit maritime, assurances et vente maritime, 1993, pp. 144

simplesmente BL. A importância deste documento é relevante dadas as suas funções de recibo da mercadoria, funcionar como um documento título da mesma mercadoria e evidenciar um contrato de transporte. São essas funções que o fazem um documento fundamental e distinto nas transacções de compra e venda internacionais, constituindo um elemento essencial na transferência do título da mercadoria e no pagamento internacional utilizando o crédito ou remessa documentário, por exemplo. Os termos comerciais, criados pela Câmara de Comércio Internacional (ICC) INCOTERMS, tais como FOB, CIF, DDP, entre outros influenciam sobremaneira, a posse, a entrega, os pagamentos e os riscos associados com a mercadoria, assim como as informações que devem constar de um conhecimento de embarque. Como já foi citado ao discutir o transporte marítimo o navio constitui uma figura central. Assim surge a questão do conceito jurídico de navio, a ser discutido infra.

### **1.1 Organização**

Para além das convenções internacionais acima citadas, há que discutir a segurança nos pagamentos internacionais através da UCP 600 (regras uniformes para a prática do crédito documentário) cuja prática reconhecida inclui uma terminologia própria e abreviaturas internacionalmente reconhecidas e aceites, tais como os INCOTERMS, na sua versão mais actualizada de 2010.

Assim no capítulo II discutiremos os documentos utilizados nos contratos de exploração comercial dos navios e a relação que se estabelece entre os diferentes contratos de afretamento com os contratos de transporte de mercadorias por mar. Ênfase é dada ao Bill of Lading e suas funções, assim como as alternativas documentais nomeadamente a carta de porte marítimo (Seaway Bill) como facilitador principalmente no transporte de carga manufacturada em contentores. No capítulo III faremos uma análise do impacto das diferentes convenções internacionais nos documentos de transporte, nomeadamente no conhecimento de embarque e na carta de porte marítimo, e discutiremos um caso concreto de jurisprudência ocorrida em Cabo Verde<sup>6</sup>, relacionada com falhas no cumprimento de um contrato de transporte marítimo. No capítulo IV apreciaremos o desenvolvimento verificado nos documentos de transporte por via electrónica com propostas de possível utilização em Cabo Verde sem conflitos com a

---

<sup>6</sup> Anexo 5

legislação actual, encerrando o trabalho com um capítulo V, com as recomendações e conclusões absorvidas.

## **1.2 Objectivos do trabalho**

O presente trabalho visa satisfazer os requisitos do Mestrado em Direito Marítimo e Comércio Internacional, discutindo a problemática dos documentos utilizados nos contratos de transporte marítimo e os eventuais conflitos que possam surgir neste sector de actividades. Deverá constituir igualmente um elemento de consulta para os futuros estudantes na disciplina de direito marítimo, gestores e administradores das companhias de Navegação e intervenientes no negócio do Shipping em geral.

## **1.3 Metodologia**

O conteúdo da tese é baseado fundamentalmente na pesquisa bibliográfica, análise das convenções e regulamentos nomeadamente as convenções de Bruxelas de 1924, Regras de Hague Visby e as Regras de Hamburgo de 1978, numa perspectiva de análise comparativa com o Código Marítimo de Cabo Verde e experiência do autor. Existem poucos casos de jurisprudência nessa matéria em Cabo Verde, porquanto o recurso a outras fontes serem primordiais para a prossecução deste trabalho. Foi discutido um caso de jurisprudência em Cabo Verde, relacionado com indemnização por falhas de cumprimento do transportador, que veio reforçar os argumentos e aplicação dos diferentes instrumentos internacionais na regulação dos transportes marítimos, ou seja a Convenção de Bruxelas de 1924 emendas e protocolo e as Regras de Hamburgo de 1978.

## **1.4 Delimitação**

Em termos de instrumentos internacionais focalizaremos na Convenção de Bruxelas de 1924<sup>7</sup>, suas emendas e protocolo, referido doravante como regras de Hague Visby e na Regras de Hamburgo de 1978<sup>8</sup>. O Código Marítimo de Cabo Verde será igualmente abordado numa análise comparativa, focalizando nos artigos referentes ao transporte de mercadorias por mar. Uma discussão sobre a evolução destes instrumentos

---

<sup>7</sup> Convenção internacional para o transporte internacional de mercadorias por mar sob conhecimento de 1924

<sup>8</sup> Convenção das Nações Unidas sobre o transporte marítimo de mercadorias de 1978

internacionais torna-se relevante daí uma abordagem sobre as regras de Roterdão de 2008 e as suas reais perspectivas futuras.

Os documentos de transporte, conhecimento de embarque (Bill of Lading) e a carta de porte marítimo (Seaway Bill) são comparativamente discutidos tendo em conta a evolução tecnológica, a utilização do EDI (Electronic data Interchange) e o BL electrónico na facilitação do comércio internacional. O método de pagamento neste trabalho é limitado ao crédito documentário. Entre os diferentes INCOTERMS serão referenciados o FOB e o CIF, tendo em conta que o presente trabalho não aborda o transporte multimodal e também por serem os mais utilizados em Cabo Verde.

### **1.5 Razões de escolha do tema**

Consideramos que, com o desenvolvimento deste tema numa perspectiva jurídica aprofundaremos os nossos conhecimentos nesta matéria para além de poder contribuir junto a potenciais estudantes nesta matéria para uma melhor compreensão e quiçá uma evolução legislativa nacional já que praticamente inexistente uma análise crítica da jurisprudência Cabo-verdiana em matéria de direito marítimo.

### **1.6 Constrangimentos**

Um dos maiores constrangimentos na conclusão deste trabalho prende-se com a inexistência de bibliografia e jurisprudência na matéria em Cabo Verde. No entanto graças às novas tecnologias de informação, o qual nos permitiu um permanente contacto com o orientador, consultas a bibliotecas virtuais e material disponibilizado na INTERNET, nos foi possível a conclusão atempada do presente trabalho.

### **1.7 Conceitos relacionados com o navio**

Ao discutirmos o transporte marítimo internacional de mercadorias, surgem determinados conceitos de natureza jurídica que importa serem ponderados à luz de diferentes instrumentos, podendo estes conceitos constituir elemento de conflito ou de interpretação duvidosa.

#### **1.7.1 Navio**

O conceito de navio, indiscutivelmente figura central no transporte marítimo, é definido no artigo 1º d) da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, como sendo “*todo*



*o tipo de barco empregue no transporte de mercadorias por mar”, sendo as Regras de Hamburgo omissos nesta matéria. No caso do código marítimo de Cabo Verde, navio é definido no seu artigo 138º como sendo “todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, com cobertura corrida e comprimento superior a 24 metros”, definindo embarcação como sendo “todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, sem cobertura corrida, bem como, o que, tendo cobertura corrida, o seu comprimento é superior a 2,5 (dois vírgula cinco) metros e inferior a 24 metros”.*

#### **1.7.1.1 Natureza jurídica do navio**

O navio é um bem móvel sujeito a registo e publicidade nos termos previstos no Código Marítimo de Cabo Verde, (artigos 160º a 179º) na Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar (artigos 91º a 94º) e na Convenção das Nações Unidas sobre o Registo de navios de 1986.<sup>9</sup> Aliás, já assim o dizia o British Navigation Acts de 1660, referindo que o registo dos navios Britânicos era de natureza compulsória<sup>10</sup>. Assim, não sendo o navio uma pessoa, tem direito a registo e nacionalidade, não sendo imóvel está sujeito à hipoteca de acordo com a convenção de Bruxelas sobre Privilégios e Hipotecas Marítimos de 10 de Abril de 1926 e está sujeito a arresto, regulado pela convenção de Bruxelas de 10 de Maio de 1952 sobre o arresto de navios, estando previstos no código Marítimo de Cabo Verde, respectivamente nos artigos 268º (Título V – Das Hipotecas e Previlégios Marítimos – Capítulo I) e 753º (Título II – Do arresto preventivo de navios – Capítulo I).<sup>11</sup>

#### **1.7.1.2 Navegabilidade do navio**

O sistema de responsabilização civil do transportador/armador criado pela convenção de Bruxelas de 1924, nos seus artigos 2º a 5º, nos levam a questionar a navegabilidade do navio. A convenção de Bruxelas de 1924 diz no seu artigo 3º nº 01, que o transportador é ilibado da sua responsabilidade se fizer prova da sua razoável diligência (due deligence) em pôr o navio em perfeito estado de navegabilidade antes da partida e no início da viagem.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Não está em vigor. São necessárias 40 assinaturas dos estados membros com 25% da tonelagem mundial. Até esta data somente 14 estados ratificaram a convenção.

<sup>10</sup> HOPKINS, F.N.: Business and Law for the Shipmaster, Brown, Son & Ferguson, Ltd, Glasgow, pp. 88

<sup>11</sup> SAROA, J.M. RUIZ, Manual de Derecho marítimo” Didot, S.A. Bilbao, 1990 pp. 23 a 38

<sup>12</sup> Este aspecto é discutido no estudo caso de acórdão pelo Supremo Tribunal de Justiça de Cabo Verde.

O que se considera diligência razoável? De acordo com a convenção de Bruxelas de 1924, significa a) pôr o navio em estado de navegabilidade, o que implica ter os certificados em dia, registo, arqueação, linhas de carga e principalmente o certificado de navegabilidade emitido pelo país de bandeira, b) armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio o que significa ter uma tripulação certificada de acordo com a convenção STCW 95 e as recentes emendas de Manila 2010, ser certificado de acordo o código ISM (sistema de gestão de segurança em vigor desde 2006 para todos os navios com arqueação bruta superior a 150 Toneladas) ser abastecido de combustível, água e mantimentos para efectuar a viagem em segurança e c) preparar e pôr em bom estado os porões os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para sua recepção, transporte e conservação, os quais farão parte dos procedimentos previstos no plano de segurança e manutenção do navio a serem cumpridos e registados sob a responsabilidade do proprietário (entendida como transportador) sob a fiscalização do “Estado de Bandeira” (Flag State Control) e do “Estado do Porto” (Port State Control).

Ora o que dizer da inavegabilidade do navio no decurso de uma viagem. O entendimento dos tribunais portugueses num acórdão de 8 de Maio de 1981<sup>13</sup> “*é que se a inavegabilidade do navio for adquirida no decurso da viagem ou resultou de vício oculto, isenta o armador*”, e com base nesta conclusão o réu foi absolvido.

### **1.8 Contratos de transporte**

O contrato de transporte de mercadorias por mar é regulado fundamentalmente por duas convenções internacionais, mais propriamente pela convenção de Bruxelas de 1924 e pelas regras de Hamburgo de 1978<sup>14</sup>. Num contrato de transporte teremos o carregador ou dono da mercadoria e o transportador ou dono do transporte. Surgem por vezes as figuras do recebedor e do consignatário que eventualmente podem não ser o carregador, mas que perante as funções que caracterizam o Bill of Lading, poderão ser os que eventualmente reclamarão a mercadoria perante o transportador, nas condições constantes do Bill of Lading, já em seu poder.

---

<sup>13</sup> COELHO, CARLOS DE OLIVEIRA, “Jurisprudência e Direito Marítimo”, , Coimbra Editora, 1987, pp.

47

<sup>14</sup> Note que nem todos os estados ratificaram as emendas de 1968 e o protocolo de 1979 à Convenção de Bruxelas de 1924 (caso de Cabo Verde) daí podermos referir com mais propriedade a existência de três regimes jurídicos internacionais.

De acordo com a convenção de Bruxelas de 1924, contrato de transporte Marítimo designa somente o contrato de transporte provado por um conhecimento ou por qualquer documento similar, servindo de título de transporte de mercadorias e aplica-se igualmente ao conhecimento ou documento similar emitido em virtude de uma carta partida, considerando que este título regule as relações entre o transportador e o portador do conhecimento. Assim de acordo com o artigo 1º e) a responsabilidade do transportador é limitada entre o momento que a mercadoria é carregada a bordo do navio até o momento em que são descarregadas (borda a borda).

Já as Regras de Hamburgo 1978 no artigo 1º parágrafo 6, define, “contrato de transporte marítimo” *como sendo todo o contrato em virtude da qual o transportador se compromete contra o pagamento de um frete, a transportar mercadorias por mar de um porto a outro; não obstante, o contrato que compreenda transporte marítimo e também transporte por qualquer outro meio e considerará contrato de transporte marítimo para os efeitos da presente convenção somente a parcela que diz respeito ao transporte marítimo.*

O Código Marítimo de Cabo Verde no seu artigo 493º define um contrato de transporte de mercadorias por mar, como sendo aquele em que o transportador se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro, mediante retribuição pecuniária denominada frete. Adianta dizendo que o contrato de transporte está sujeito à forma escrita no âmbito abrangente, desde a tradicional escrita passando pelos telexes e telefaxes e meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, especialmente os meios electrónicos.

Perante estes três conceitos de contrato de transporte podemos perceber claramente que as regras de Hamburgo ao referir o transporte de Porto a Porto torna-se muito mais abrangente ao presumirmos que o contrato começa e termina no Porto, ou seja após a custódia da mercadoria e não a partir do momento que a mercadoria atravessa a borda do navio nas operações de carga ou descarga. Para além do mais existe a problemática do transporte de carga no convés e de animais vivos que será discutida nos capítulos que se seguem.

### **1.8.1 Intervenientes no contrato de transporte**

Num contrato de transporte afiguram-se dois grandes intervenientes ou seja o carregador que é o dono da mercadoria e o transportador que se obriga a transportar a mercadoria de um ponto a outro. No caso da convenção de Bruxelas e o CMCV no seu artigo 497º esta obrigação envolve os dois momentos em que a mercadoria cruza a borda do navio. Como vimos anteriormente as regras de Hamburgo, alargam esta responsabilidade do transportador para o porto de origem e destino da mesma mercadoria.

No caso da legislação portuguesa no seu decreto-lei nº 352/86 de 21 de Outubro que regula os contratos de transporte de Mercadorias por Mar, afirma no seu artigo 6º que a responsabilidade do transportador pela mercadoria no período que decorre entre a recepção e o embarque são aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato do depósito regulado pela lei civil e não pela convenção.

#### **1.8.1.1 Transportador**

O transportador será o proprietário ou afretador a partir do momento em que este efectue um contrato de transporte com um carregador. Ao abrigo da convenção de Bruxelas este deve emitir um documento equivalente a um conhecimento de carga que deverá constituir uma evidência factual (*prima facie evidence*) do recebimento da mercadoria de acordo com a descrição no corpo do documento. No caso das Regras de Hamburgo não se exige a emissão de um documento similar para que a Convenção se aplique. Embora não esteja em vigor as regras de Roterdão vão nesta mesma linha de pensamento.

#### **1.8.1.2 Carregador**

O carregador será o que firma um contrato com o transportador mas nem sempre é o dono da mercadoria. É o que acontece quando se faz uma compra internacional utilizando por exemplo o CIF (Cost Insurance and Freight) um dos INCOTERMS mais utilizados em Cabo Verde. Nem a convenção de Bruxelas nem as regras de Hamburgo definem claramente as obrigações do carregador, para além do pagamento do frete.

Na convenção de Bruxelas podemos presumir a partir do artigo 3º parágrafo 5, que deve constituir uma obrigação do carregador (para além do pagamento do frete)

garantir ao transportador no momento do carregamento, a exactidão das marcas, do número, da quantidade e do peso, sob pena de indemnizar o transportador de todas as perdas, danos e despesas provenientes ou resultantes de inexactidões sobre aqueles pontos. A mesma presunção deve ser assumida no artigo 4º parágrafo 6 no que concerne ao embarque de mercadorias perigosas.

Já o Código Marítimo de Cabo Verde no seu artigo 499º, define claramente as obrigações do carregador que deve entregar ao transportador uma declaração de carga contendo vários elementos, entre os quais podemos destacar a natureza e a qualidade da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça, principalmente nos casos de mercadorias perigosas. O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria, assim como as marcas, número de volumes e o peso da mercadoria são relevantes e constituem obrigação maior do carregador.

### **1.9 Contratos de afretamento**

Naturalmente que muitos contratos de transporte são efectuados directamente entre os carregadores e transportadores. No entanto boa parcela destes contratos surgem na sequência de um contrato de afretamento através de uma carta partida surgindo assim os contratos de transporte condicionados por este contrato de afretamento. No entanto essa distinção entre contratos de afretamento e de transporte é bem recente. De facto de acordo com Raposo<sup>15</sup> *“foi na legislação francesa de 1966 que primeiro se sistematizou a diferenciação dos conceitos de fretamento e de transporte marítimo”*.

Note que um contrato de afretamento centraliza-se no navio e é governado pela “Carta partida”, (Charter Party) independentemente da sua utilização, ou seja teoricamente o navio poderia ser deslocado de A para B sem transportar carga e mesmo assim o frete seria devido.

#### **1.9.1 Atribuição da Gestão Náutica e Gestão Comercial**

A gestão do navio está subdividida em gestão náutica e gestão comercial. Por gestão náutica entende-se toda a actividade que permite pôr o navio à disposição, isto é pronto para as operações comerciais. Assim, num contrato de afretamento, aquele que detém a gestão náutica, deve cuidar da manutenção e seguros do navio, custos com a

---

<sup>15</sup> Estudos sobre o novo direito marítimo, pp. 303

administração, cuidar da tripulação, ou seja pôr o navio operacional, em perfeito estado de navegabilidade, constituindo sem dúvidas a maior obrigação do fretador num contrato de afretamento, embora no caso de afretamento a viagem seja ele igualmente a cuidar do transporte da mercadoria posta à sua disposição pelo afretador.

### **1.10 O contrato de afretamento a viagem**

Existem três modelos de contrato de afretamento caracterizados fundamentalmente por uma divisão de gestão do navio. No entanto no âmbito do presente trabalho, torna-se interessante discutir o contrato de afretamento a viagem, por um lado por termos a mesma entidade a fazer a gestão náutica e gestão comercial, ao cuidar do transporte da carga do afretador e por outro lado pela existência dos conceitos de sobre-estadia ou sub-estadia de per si motivos de conflitos associados ao transporte de mercadorias por mar.

O Código Marítimo de Cabo Verde, no seu artigo 455º, define o contrato de afretamento por viagem, como sendo “aquele que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador um navio, ou parte dele, para que este o utilize numa ou mais viagens, previamente fixadas, para o transporte de mercadorias determinadas”. Consideraremos o modelo de carta partida da BIMCO Graincon<sup>16</sup>, para discutirmos os intervenientes no contrato de afretamento,<sup>17</sup> nomeadamente o fretador, o afretador e o broker, e algumas cláusulas consideradas relevantes e imprescindíveis em qualquer contrato de afretamento.

#### **1.10.1 O fretador**

O fretador muitas vezes igualmente representando a figura do proprietário, ou eventualmente um afretador a tempo ou a casco nu com poderes de sub-afretar, é quem põe à disposição do afretador um navio, de acordo com as características previamente estabelecidas (dependendo das cláusulas do contrato este navio pode ser substituído por um equivalente), mediante o recebimento de uma quantia pecuniária que chamamos de frete.

---

<sup>16</sup> Anexo 1

<sup>17</sup> HOPKINS, F.N.: Business and Law for the Shipmaster, Brown, Son & Ferguson, Ltd, Glasgow pp. 153.

O Código Marítimo de Cabo Verde, no seu artigo 459º atribui uma responsabilidade objectiva ao fretador por perdas ou danos ocorridos com a mercadoria assim como atrasos verificados na sua entrega. Compete portanto ao fretador provar que os danos ou atrasos não lhe são imputáveis. Neste contexto fica claro, que este incumprimento por parte do fretador, não seria em função da carta partida, mas sim do Bill of Lading por este emitido, ao abrigo da carta partida, como previsto no parágrafo 7 do modelo Graincon da BIMCO, atrás referido e anexo a este trabalho.

### **1.10.2 Afretador**

O afretador, sendo a pessoa singular ou colectiva que tem o navio à sua disposição deverá pagar o frete e utilizá-lo de acordo com o contrato estabelecido, para transportar mercadorias do porto A para o porto B, incluindo os dias disponibilizados para operações de carga e descarga, ou seja, as estadias. O frete é devido por inteiro, mas caso o navio transportar uma quantidade superior à convencionada o afretador é obrigado a pagar frete suplementar proporcional à quantidade excedente (art. 461º parágrafo 2 do CMCV).

O afretador deve utilizar os dias previstos para as operações de carga e descarga sob pena de pagar indemnizações ao fretador caso as estadias forem ultrapassadas caindo assim no que se designa por sobreestadia. Caso utilizar o navio em menos tempo este receberá uma compensação por parte do fretador, como prémio por ter utilizado o navio em menos tempo.

### **1.10.3 Broker**

Normalmente existe um intermediário no contrato de afretamento, na figura do “broker”, considerado um especialista neste tipo de negócios facilitando o acordo entre as partes envolvidas. Normalmente o broker trabalha com base numa comissão acordada na carta partida, oscilando entre 1 ¼ a 1 ¾ por cento do valor do frete<sup>18</sup>. Uma cláusula comum que surge nas cartas partidas em relação à comissão do “broker” é o que aparece no modelo em discussão (Graincon, par. 40) nos seguintes termos: “uma comissão de..... por cento sobre o frete bruto ou e sobreestadia é pago pelo proprietário (entende-se o fretador) ....., ao Broker .....(nome do

---

<sup>18</sup> HOPKINS, cit. ant pp. 473

Broker)..., no momento do recebimento do frete e/ou sobreestadia, independentemente da perda ou não do navio.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Tradução livre do autor “idem”.



## **2. CAPÍTULO II- DOCUMENTOS UTILIZADOS NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR MAR**

Existem vários documentos que evidenciam o contrato de transporte marítimo, entre os quais se destacam os diferentes tipos de conhecimento de embarque (Bill of Lading), a carta de porte marítimo (Seaway Bill), o documento de transporte multimodal (Multimodal Transport Document), ordem de entrega do navio (Ship's delivery order), o recibo do imediato (Mate's Receipt), entre outros. No entanto ao longo deste trabalho focalizaremos no conhecimento de embarque ou simplesmente BL e na carta de porte marítimo.

### **2.1 Contratos de transporte**

Como já foi referido os principais intervenientes num contrato de transporte marítimo são o transportador e o carregador. Por vezes as figuras do recebedor e do consignatário podem não ser o carregador, mas que perante as funções que caracterizam o Bill of Lading, poderão ser as que eventualmente reclamarão a mercadoria perante o transportador, nas condições constantes do "Bill of Lading".

#### **2.1.1 Conhecimento de embarque ou Bill of Lading**

Existem vários tipos de Bill of Lading incluindo os que sustentam o transporte multimodal. Considerando que este aspecto está fora do âmbito do presente trabalho, focalizaremos no conhecimento de embarque tradicional (Shipped Bill of Lading), seguida de uma discussão sobre o conhecimento directo (straight Bill of Lading) e as questões levantadas pela decisão da Casa dos Lordes do Reino Unido, sobre o caso *Rafaela S*<sup>20</sup>, contrariando decisões sobre casos similares que consideraram o conhecimento directo equivalente a uma carta de porte marítimo. Este aspecto será discutido ao tratarmos o Bill of Lading como documento título de propriedade da mercadoria, realçando-se desde logo a decisão unânime dos Lordes no caso *Rafaela*

---

<sup>20</sup> [www.mondag.com/x/32541/cycling+rail+road/Rafaela+S+House+Of+Lords+Gives+It+To+Us+Straight](http://www.mondag.com/x/32541/cycling+rail+road/Rafaela+S+House+Of+Lords+Gives+It+To+Us+Straight),  
acedido no dia 18 de Agosto de 2014

S, acima citado, dizendo que, “a não negociabilidade do conhecimento directo é a única coisa em comum com a carta de porte marítimo (*Seaway bill*)”.

Entre as várias definições de conhecimento de embarque (BL), destacamos a seguinte pelo seu carácter exaustivo: “documento que compõe o manifesto de carga. Documento emitido pelo agente da empresa de transporte ou pela própria empresa de transporte. Regista o proprietário da carga exportada na sua consignação. Nele são informados: o destinatário, o consignatário, a quem deve ser notificada sobre a chegada e o tipo de carga, quantidade, peso, tipo de acondicionamento, número de cada contentor se for utilizado, selo, declaração de que foi embarcada a bordo, se frete pré-pago ou a pagar no destino, etc.”.

Porém uma definição mais simples, concreta e disseminada é encontrada em literatura diversificada havendo consenso generalizado na sua aceitação ou seja o conhecimento de embarque “é um documento emitido pelo transportador por exemplo o proprietário do navio, confirmando a aceitação a bordo de determinada mercadoria como carga a ser transportada contra o pagamento do frete para um destino conhecido e entregue a um consignatário (geralmente identificado) ”.

### **2.1.1.1 Funções do Bill of Lading**

O Bill of Lading tem as seguintes funções tradicionalmente aceites, podendo ser nominal, à ordem ou ao portador: evidencia um contrato de transporte, constitui um recibo da mercadoria e um documento título, podendo ser negociável ou não, e têm que ser necessariamente devolvidos ao levantar a mercadoria descrita. Constituindo um título representativo da mercadoria, investe ao seu legítimo titular não só de um direito de crédito (o direito à entrega da mercadoria), mas também num direito real sobre esta. (ver Ferrer Correia, em Lições de Direito Comercial, Vol III ed. De 1975, pp.9 e 13)<sup>21</sup>

Importa igualmente referir as diferentes formas de transferência do conhecimento de acordo a lei civil. Assim, o conhecimento à ordem é transferido através do endosso, o conhecimento ao portador permite somente uma transferência física, enquanto que o conhecimento directo só é feito mediante uma extensa e sucessivas declarações

---

<sup>21</sup>RAPOSO, ob cit. pp. 144

fazendo com que na prática não se faz transferência através do conhecimento directo<sup>22</sup> e como tal é considerado um documento não negociável.

### **2.1.1.1.1 Evidência de um contrato de transporte**

O código Marítimo de Cabo Verde no seu Título II, artigo 493º, define um contrato de transporte marítimo de mercadorias e segue dizendo no seu artigo 494º que o contrato está sujeito *à sua forma escrita no sentido mais lato, podendo ser na forma escrita, por via de telefaxes, telegramas, ou outros meios equivalentes criados pelas modernas tecnologias especialmente pelos meios electrónicos*. Com esta redacção pode-se prever naturalmente a utilização do Bill of Lading electrónico no transporte marítimo para Cabo Verde, mostrando-se os tribunais de Cabo Verde internacionalmente competentes para o julgamento de acções emergentes desse contrato, nos casos em que o porto de carga ou descarga se situa no território nacional, ou que o contrato seja celebrado em Cabo Verde, ou se o navio arvorar a bandeira cabo-verdiana, ou se a sede, sucursal, filial ou delegação de qualquer dos intervenientes no contrato se localizar em Cabo Verde assim previsto no CMCV no seu artigo 498º.

As regras de Hamburgo por exemplo, definem o conhecimento de embarque no seu artigo 1º parágrafo 7, como sendo *“um documento que evidencia um contrato de transporte por mar e prova que o transportador recebeu a seu cargo ou carregou as mercadorias e em virtude da qual este se compromete a entrega-los contra a apresentação do documento. Constitui tal compromisso a disposição incluída no documento segundo o qual as mercadorias devem ser entregues à ordem de uma pessoa determinada ou a ordem do portador”*.

Tendo em conta que o Bill of Lading evidencia a existência de um contrato, significa que o contrato existe antes da emissão do B/L e portanto os termos do contrato são acordados antes da sua emissão e com efeitos retroactivos. Uma ilustração do B/L como evidência de um contrato de transporte vem expresso no caso “Pyrele Co. v Scindia Navigation Co.”<sup>23</sup> em que a mercadoria sofre avarias durante a operação de carga já dentro do navio. O transportador invoca a limitação de responsabilidade

---

<sup>22</sup> PEJOVIC ESLAV: Documents of Title in carriage of goods by sea under English Law: Legal Nature and future Directions, Kyushu University, Japan 2004 pp 46.

<sup>23</sup> GASKELL N J. et all: Shipping Law, Pitman publishing, London U.K, 1994, pp. 250

prevista nas Regras de Haia, com base no conhecimento de embarque. O proprietário da mercadoria contestou veementemente argumentando que o conhecimento de embarque ainda não tinha sido emitido e como tal não poderia limitar a sua responsabilidade com base nas regras de Haia. Mas o Juiz Devlin Justice considerou que os termos do contrato se aplicam, tendo em conta que *“quando os parceiros entram num contrato na expectativa que um conhecimento de embarque vai ser emitido para cobrir os termos do mesmo contrato, aceitam o contrato de acordo com os termos que eles conhecem ou esperam que o conhecimento de embarque os contenha. Estes termos estarão em vigor desde o início do contrato; se o contrário fosse o conhecimento de embarque não evidenciaria o contrato mas seria uma variação do mesmo”*<sup>24</sup>.

### **2.1.1.1.2 Recibo da mercadoria a bordo**

A convenção de Bruxelas de 1924 no artigo 3º parágrafo 4 estabelece como uma das obrigações do transportador entregar ao carregador um conhecimento contendo, as marcas principais necessárias à identificação das mercadorias tais quais foram indicadas, por escrito, pelo carregador antes de começar o embarque dessas mercadorias, ou o número de volumes, ou de objectos, ou a quantidade, ou o peso, segundo os casos, tais como foram indicados por escrito pelo carregador e o estado e o acondicionamento aparentes das mercadorias entre outros elementos.

Assim estando na posse deste documento, deverá constituir irremediavelmente um recibo da mercadoria e como tal deverá ser entregue no porto de destino. No entanto, caso não for possível a identificação do estado da mercadoria, ou pela falta de meios disponíveis, nem o transportador, nem o Capitão, nem o agente do Armador são obrigados a declarar ou mencionar no conhecimento as características e dados sobre a mesma e neste caso o conhecimento de embarque constitui uma presunção de entrega, tais como foram descritas pelo carregador. Normalmente emite-se uma série de três ou mais conhecimentos originais com a clara indicação de que uma vez entregue um dos originais para recepção da carga os restantes são nulos (one delivered others considered void).

---

<sup>24</sup> Tradução livre do autor

O recebedor, ou seja a pessoa que tem direito de receber a mercadoria, naturalmente tem prazos para reclamação em casos de avaria. Na convenção de Bruxelas antes ou no momento da retirada da mercadoria o recebedor deve notificar por escrito ao transportador sobre a natureza de quaisquer perdas ou danos sofridos, caso contrário até prova em contrário esta entrega constitui uma presunção de que este o terá recebido conforme a sua descrição no conhecimento de embarque. No entanto se a avaria (perda ou dano) não for aparente este prazo é alargado de acordo com o artigo 3º parágrafo 6 para três (3) dias consecutivos a partir da data da recepção.

No caso das regras de Hamburgo, estas estipulam no seu artigo 19º, que a notificação escrita por parte do recebedor em casos de danos deverá ser feita ao transportador nunca depois de um (1) dia após a recepção da mercadoria, sendo esta entrega uma evidência a favor do transportador de que a mesma foi efectivamente feita, de acordo com a descrição no Bill of Lading. No entanto se a avaria não for evidente, a notificação escrita poderá ser feita dentro de um período não superior a quinze (15) dias consecutivos, a partir do momento em que a mesma tenha sido entregue ao recebedor. No entanto esta notificação escrita não se torna necessária caso tenha havido uma peritagem conjunta em relação à causa e extensão da avaria.

Há que notar, que a existência do conhecimento de carga nas mãos do transportador, poderá ser entendida como uma presunção de entrega, considerando a inexistência de preceito algum que assim o determina. Neste caso importa referir a jurisprudência espanhola numa sentença do tribunal supremo, datado de 31 de Outubro de 1924, em que houve a anulação da sentença de “La Audiencia Territorial de Barcelona”, por entender que o texto “recebi” no conhecimento de embarque, na posse do Capitão do navio, não pode ser considerada de forma absoluta, já que não existe presunção alguma que assim o determine<sup>25</sup>. Sendo assim, é entendimento da jurisprudência Espanhola e de encontro com a Convenção de Bruxelas de 1924, que neste caso o ónus da prova de não recepção da mercadoria (ou avaria da mesma) pertence ao recebedor e deverá fazê-lo dentro dos prazos estabelecidos e referidos anteriormente.

---

<sup>25</sup> IGNACIO ARROYO: Jurisprudência Marítima (1865 1987), Volume I, Libreria Bosch, Barcelona, 1990 pp. 293

No caso das Regras de Hamburgo, ao abrigo do artigo 5º parágrafo 1, o ónus da prova pertence ao transportador, ou seja deverá ser este a provar que ele, seus empregados ou agentes, adoptaram todas as medidas que razoavelmente poderia exigir-se para evitar o acto (perdas, danos, atrasos na entrega, etc.) ou suas consequências. No entanto, as Regras de Hague Visby, assim como as regras de Hamburgo (artigo 16º parágrafo 3º b) não permitem a prova em contrário nos casos em que o conhecimento tenha sido transferido a um terceiro, que aceitou de boa fé a descrição da mercadoria conforme o conhecimento.

De notar que de acordo com a redacção do segundo parágrafo do artigo 952º do Código do Comércio Espanhol *“é forçoso concluir, que as acções sobre indemnizações por danos ou faltas nas mercadorias nos transportes terrestres ou marítimos, não terão êxito se as reclamações fundamentadas, não ocorrerem imediatamente após a entrega ou dentro de vinte e quatro horas nos casos em que os danos não sejam evidentes a partir do exterior (embalagem i.e.)”*.

### **2.1.1.1.3 Documento título de propriedade da mercadoria**

Um documento título de propriedade, constitui uma descrição da mercadoria, a sua identificação, origem, entre outros, ou uma declaração passada por alguém, neste caso o transportador ao carregador representando a mercadoria. Constitui uma propriedade única, do conhecimento de embarque como documento de transporte e a sua principal função é facilitar a transferência dos direitos sobre a mercadoria enquanto ela estiver sob a custódia do transportador, principalmente quando estiver em trânsito.

Assim o legítimo detentor do conhecimento, pode vender a mercadoria, endossá-lo a um terceiro e este tem direito de posse da mesma mercadoria junto ao transportador ou seu representante. Como foi referido anteriormente o conhecimento de embarque pode ser nominal ou à ordem do portador. Naturalmente que muitas vezes pode acontecer que a mercadoria chegue no Porto antes do conhecimento (cada vez mais raro). Sendo assim, para não retardar a entrega, o transportador por vezes pode exigir uma carta de garantia, geralmente emitida por um banco, facilitando a necessária fluidez do tráfico marítimo e comercial.

Nos casos do conhecimento ser nominal, questiona-se a necessidade da sua exibição para tomar posse da sua mercadoria. Neste caso tratando-se de um conhecimento directo segundo Rodiere<sup>26</sup>, a exibição da identificação do recebedor confrontado com o exemplar do conhecimento de embarque no navio e manifesto de carga, deve ser suficiente para que a entrega se processe legalmente. Neste sentido vai a decisão do Supremo Tribunal de Hong Kong [The Brij case, 2000] ao pronunciar-se que é visão aceite no mundo do shipping que:

*“...o conhecimento directo é muito bem conhecido pela sua essência como sendo não negociável e que o mandato do contrato é entregar ao recebedor nomeado sem a produção do original do conhecimento”.*

Segundo o mesmo autor, somente se o conhecimento for à ordem do portador se torna necessária a exibição do original do conhecimento, *“já que esta entrega pelo transportador é geradora de responsabilidade, equivalente à perda total da mercadoria”.*

No entanto em 2003<sup>27</sup> nos surge para arbitragem no Reino Unido o caso Rafaela S já citado, tendo levantado interessantes questões tais como se o conhecimento directo seria enquadrado no âmbito do artigo 1 (b) das Regras de Hague-Visby, ou seja *“um conhecimento de embarque ou qualquer outro documento título de transporte de mercadorias por mar...”*

Ora neste caso concreto a arbitragem na primeira instância entendeu seguir a dita visão do mundo do shipping, considerando que o conhecimento directo não é um documento título da mercadoria. No entanto em 2005, o Tribunal de Recurso, corroborado pela Casa dos Lordes do Reino Unido, contrariou tal decisão e concluiu que o conhecimento directo enquadra-se perfeitamente na definição das regras de Hague-Visby pese embora a não negociabilidade do documento.

---

<sup>26</sup> RODIÈRE, RENE: *Traté Générale de Droit Maritime II*, “Affrètements et Transports” 1978 pp. 191

<sup>27</sup> BILL AMOS et al: *Straight bills of lading - The Rafaela S*, Miscellaneous\Legal Updates\ - *Straight bills of lading* - 3.8.05.doc (2005)

No caso do conhecimento directo, a Casa dos Lordes apresentou os seus argumentos fundamentando-se na ideia de que, a quando da adopção das Regras de Haia (1924) o conhecimento directo era amplamente utilizado e portanto não foi intenção da convenção em nenhum momento excluir o conhecimento directo do âmbito da sua aplicação.

A Casa dos Lordes enfatizou ainda o facto de que, mesmo que não houver provisão expressa no conhecimento directo, para que ele seja entregue na recepção da mercadoria, *“constitui uma obrigação legal do transportador entregar a mercadoria somente mediante a produção de um original do conhecimento”*.

No entanto creio que as Regras de Roterdão de 2010, embora não estando em vigor, poderão contribuir para alterações de legislação nacional, indo de encontro ao artigo 47º parágrafo 2, ao citar as condições em que o transportador pode entregar a mercadoria sem a presença dos documentos de transporte negociáveis, nomeadamente o documento de transporte negociável ou o registo electrónico de transporte quando expressamente diz que as mercadorias assim podem ser entregues.

#### **2.1.1.1.4 A negociabilidade do conhecimento de embarque**

Deve ficar claro o entendimento de que a negociabilidade do conhecimento significa a possibilidade da sua transferência física, enquanto que o seu proprietário mantém uma posse indirecta, ou construtiva da mercadoria, ou seja o equivalente à posse física da mesma, muitas vezes já em trânsito, com os riscos associados à aventura marítima.

A negociabilidade do conhecimento é questionável, quando comparado por exemplo com uma letra de câmbio (Bill of Exchange). Em geral se um conhecimento de embarque descrito como negociável, for roubado ou endossado indevidamente, o detentor, mesmo que o tenha adquirido de boa-fé, não pode adquirir os direitos representados pelo conhecimento. Uma letra de câmbio (Bill of Exchange), endossada em branco pode ser paga directamente ao portador não competindo ao banco por exemplo fiscalizar a legitimidade do título. No entanto de acordo com a legislação Americana (Federal Bills of Lading Act §80104 (a) (3)) e Uniform Commercial Code (§ 3-302 Holder in due Course), o conhecimento é claramente definido como documento negociável, com a exclusão do conhecimento directo (straight bills of lading). Assim “o



*detentor de um conhecimento actuando de boa-fé, terá um indefensável título de propriedade sobre a mercadoria, independentemente se o conhecimento de embarque for ou não transferido fraudulentamente*<sup>28</sup>.

Quando o carregador entrega fisicamente a mercadoria ao transportador, recebe em troca um conhecimento de embarque, representando a posse construtiva da mesma. Com a entrega do conhecimento de embarque ao comprador, esta posse construtiva da mercadoria é igualmente transferida. Sendo assim o novo detentor do conhecimento será o legítimo recebedor da mercadoria, podendo vendê-la em trânsito, ou mesmo servir de garantia financeira junto a terceiros. Esses direitos são transferidos ao recebedor através do contrato de transporte e não através do contrato de compra. De facto se o conhecimento for emitido em nome do carregador, na qualidade de vendedor da mercadoria, este pode manter o controlo da mesma pelo menos até receber o seu pagamento e só perde esse direito ao transferir o conhecimento ao comprador ou à sua ordem. Sendo assim sob o ponto de vista legal, mesmo que alguém tenha comprado e cumprido com todas as suas obrigações ao abrigo de um contrato de compra, não fica legitimado para receber a mercadoria, caso não seja detentor do conhecimento de embarque. Portanto, podemos dizer que, no comércio internacional por via marítima o conhecimento de embarque é indiscutivelmente o documento mais importante. No entanto de acordo com Miran<sup>29</sup>, as diferentes legislações nacionais que regulam o contrato de compra e venda podem ser decisivos sobre a possibilidade do conhecimento de embarque transferir ou não a propriedade da mercadoria.

Assim segundo ele, de acordo com a legislação Inglesa, é a intensão dos intervenientes particularmente do vendedor, quem determina possibilidade de transferência da propriedade através do conhecimento de embarque. Já na legislação Francesa por exemplo, a propriedade da mercadoria é transferida quando os parceiros no contrato de compra e venda acordarem em relação à mercadoria e ao seu valor, não sendo necessários nem o pagamento nem a entrega, para que a transferência de propriedade possa ocorrer. No caso da legislação Sueca, considera-se que esta é omissa nesta matéria, mas a situação é governada por dois princípios amplamente

---

<sup>28</sup> PEJOVIC, ob. cit. ant. pp. 48

<sup>29</sup> MARUSIC MIRAN: A Gateway to Electronic Transport Documentation in International Trade: The Rotterdam Rules in Perspective, Master thesis, Lund University, Sweden 2012 pp. 26

estabelecidos que deverão aplicar-se de forma cumulativa. O primeiro princípio está relacionado com o contrato de compra e venda que estipula que a transferência da propriedade ocorre quando o contrato for concluído. O segundo princípio está relacionado com a transferência da posse e estipula que o título de propriedade é transferida para o comprador, com a entrega da mercadoria. Assim de acordo com estes dois princípios a transferência de um conhecimento, o qual representa a transferência da propriedade da mercadoria, constitui um fundamento legal para a transferência da propriedade considerando que existe um contrato de compra e venda subjacente, ou senão, no nosso entendimento um contrato de doação.

Igualmente associado ao conhecimento como documento título da mercadoria, fica claro que o legítimo detentor do mesmo passa a ter direitos contratuais, ou seja tem o direito de abrir uma acção contra o transportador em casos de incumprimento do contrato de transporte. Após a recepção da mercadoria o conhecimento perde a função de documento título passando a ser apenas uma evidência da mercadoria transportada em casos de eventual conflito.<sup>30</sup>

### **2.1.1.2 Reservas no conhecimento**

Um conhecimento sem qualquer reserva por parte do transportador é conhecido por um conhecimento de embarque limpo. Compete ao carregador fornecer todos os pormenores relativos à sua mercadoria e caso houver qualquer discordância evidente, havendo motivos para suspeita ou falta de meios razoáveis para verificar os dados, compete ao transportador ou seu representante fazer as necessárias reservas, passando este conhecimento a ser designado por um conhecimento sujo.

As implicações destas reservas são várias sendo o mais importante inibidor de pagamentos nas compras internacionais com o envolvimento dos bancos através do crédito documentário já referido. É neste contexto que surge a carta de garantia, prevista por exemplo nas regras de Hamburgo no seu artigo 17º, mas com fraca ou nenhuma relevância junto aos tribunais. De facto a existência desta carta de garantia omitindo determinadas reservas no conhecimento pode ser encarado como fraude e assim o é, se o conhecimento for transferido para um terceiro de boa-fé e nestes casos,

---

<sup>30</sup> Idem, pp 27

é óbvio que o transportador não pode exibi-lo como prova e o conhecimento deve ser encarado como um verdadeiro recibo da mercadoria embarcada, de acordo com a sua descrição.

Um outro aspecto a ser referido em relação a um conhecimento, está relacionado com o pagamento do frete. Assim se o conhecimento não especificar que o frete foi pago, ou que este deva ser pago no destino, estabelece-se a presunção de que o mesmo foi pago na origem e portanto salvo prova em contrário o destinatário não tem que pagar o frete. A situação fica mais delicada se o conhecimento estiver nas mãos de um terceiro que o adquiriu de boa-fé, baseado nas informações, já que, nestas condições não se admite prova em contrário por parte do transportador.

### **2.1.2 O Sea way bill e suas funções**

Um dos maiores motivos do surgimento da carta de porte marítimo foi o de solucionar as grandes formalidades associadas ao conhecimento de embarque nas transacções comerciais internacionais. A carta de porte marítimo (Sea waybill) é um dos documentos utilizados no transporte baseado nas regras uniformes de Carta de Porte Marítimo, criados no ano de 1990 pela CMI (Comité Marítimo Internacional). Documento bastante moderno, satisfaz principalmente os desafios da contentorização, do transporte multimodal, das novas tecnologias e a possibilidade de tomar posse da mercadoria independentemente de ser ou não detentor do documento.

Constitui um documento que evidencia um contrato de transporte mas não representa um título da mercadoria, daí o seu portador não a pode vender enquanto estiver em trânsito nem tão pouco endossar o mesmo documento a favor de um terceiro. Não estando vinculado a nenhuma convenção internacional, a sua natureza jurídica é de incorporação voluntária, incluindo uma “cláusula Paramount” podendo ser o Hague Visby, ou Regras de Hamburgo, seguindo da aplicação das regras e outros mutuamente acordados e finalmente a legislação nacional<sup>31</sup>. As regras uniformes de carta de Porte Marítimo, não apresentam uma clara definição para este documento. No entanto de acordo com a legislação do Reino Unido (U.K.’s Carriage of Goods by Sea Act 1924 art. 1º 3) a) b)) a carta de porte marítimo é definida como sendo 3) qualquer

---

<sup>31</sup> AITOR ZURIMENDI Apuntamentos Transporte Marítimo de cosas, 2013

documento que não seja um conhecimento de carga (B/L) mas (a) que seja um recibo representativo da mercadoria ou evidência de um contrato de transporte de mercadoria por mar e (b) identifica a pessoa a quem a entrega da mercadoria deva ser feita pelo transportador de acordo com o contrato<sup>32</sup>, o qual no nosso entender constitui uma definição de aceitação universal.

### 2.1.3 Análise comparativa entre o Bill of Lading e o Seaway bill.

O mundo moderno do transporte marítimo é caracterizado pelo desenvolvimento tecnológico, logística, performance dos portos entre outros, o que faz com que não raras vezes o navio chega no porto bem antes da chegada do conhecimento de embarque. A globalização, não pode ser dissociada ao do fenómeno da contendorização, caracterizado por escalas seleccionadas, economias de escala e curtas estadias nos portos. Assim na ausência de conhecimento de embarque, surgem problemas para o recebedor, carregador, mas igualmente para o transportador, já que este em princípio só deve entregar a mercadoria mediante a apresentação de uma original do conhecimento.

Neste caso para se ultrapassar este constrangimento temos a carta de porte marítimo (Seaway Bill) como referido anteriormente, caracterizado fundamentalmente como documento de transporte (utilizado amplamente no transporte terrestre e aéreo), quando não se tem qualquer interesse ou necessidade de vender a mercadoria durante o trânsito. Aqui reside a principal diferença entre a carta de porte marítimo e o conhecimento de carga, ou seja não constitui um documento título da mercadoria e como tal não pode ser transferido, durante o percurso. Contudo a carta de porte possui igualmente as duas outras funções do conhecimento de carga, ou seja, evidencia um contrato de transporte e constitui um recibo da mercadoria. Em relação a esta última função importa referir que as regras do CMI (1990) dizem claramente no seu artigo 5º parágrafo 2 alínea a) que “entre o transportador e o carregador a carta de porte marítimo (Seaway Bill) constitui evidência (prima facie evidence) do recibo das mercadorias como descritas” e b) que “entre o transportador e o recebedor a carta de porte marítimo (Seaway bill), constitui uma evidência conclusiva da recepção da

---

<sup>32</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/section/1>, acedido no dia 12/08/14

*mercadoria e que as provas em contrário não são permitidas, considerando sempre que o recebedor agiu de boa-fé*”. Por lhe faltar a função de título da mercadoria é utilizado com menos frequência do que o conhecimento de carga, mas mais utilizado que o conhecimento directo.<sup>33</sup>

### **2.1.3.1 Obrigações do transportador**

A carta de porte marítimo serve como recibo da mercadoria e como evidência de um contrato de transporte. Não sendo um documento negociável como o conhecimento de embarque, o direito de controlo da mercadoria enquanto estiver em trânsito é muito importante. A regra 6 (2) sobre a carta de porte marítimo do CMI, estabelece que o carregador pode transferir o direito de controlo da mercadoria para o recebedor antes que o transportador o receba para transporte, mediante o exercício desta opção no corpo do documento ou outro documento similar.

Se a carta de porte for emitida no nome do carregador este mantém o controlo da mercadoria, durante o trânsito, ou pode transferir a mercadoria para um terceiro, não endossando o documento como poderia acontecer com o conhecimento de carga, mas sim dando instruções ao transportador sobre a quem entregar a mercadoria. A regra 6 (2) (a), ainda permite ao carregador instruir o transportador para mudar o nome do recebedor para outro, que passa a ser o legítimo recebedor da mercadoria bastando para tal a apresentação de um documento de identificação. Este recebedor passa a ter o controlo e posse construtiva da mercadoria, mas não pode transferir o direito de controlo e posse durante a viagem já que as regras como foi atrás referido, só permitem a transferência do direito de controlo e posse até o momento antes que o transportador receba a mercadoria.

No caso do conhecimento de embarque (B/L), o controlo da mercadoria durante o trânsito é feito pelo legítimo detentor do conhecimento ficando o transportador totalmente alheio a este facto. Neste caso a obrigação do transportador é entregar a mercadoria ao detentor do original do conhecimento enquanto que, no caso do Seaway Bill como já foi referido esta obrigação é limitada a entregar a mercadoria ao recebedor indicado, mediante prova da sua identificação.

---

<sup>33</sup> MARUSIC, ob. cit ant. pp. 28

### **2.1.3.2 Pagamentos internacionais**

Uma clara desvantagem da carta de porte marítimo é o facto de não ser um documento negociável, embora a negociabilidade do conhecimento de carga, (B/L) possa ser contestada e discutida. Sendo assim, no que concerne aos pagamentos internacionais, utilizando o crédito documentário por exemplo, a carta de porte marítimo não apresenta qualquer eficácia, e neste caso o conhecimento de carga continua a ser o documento por excelência.

Na realidade frequentemente o comprador tem necessidade de abrir um crédito no país de importação (banco emissor) a favor do vendedor desconhecido no país de exportação (banco receptor) indicando uma série de documentos que deverão ser apresentados em troca do pagamento, entre os quais o certificado de origem, o seguro marítimo, a factura comercial e acima de tudo o documento de transporte. Este documento de transporte irremediavelmente vai ser o conhecimento de carga (B/L) já que somente este documento tem a função de representar, ser título da mercadoria e ao mesmo tempo negociável o qual atribui ao legítimo detentor do original do conhecimento um controlo real sobre a mesma durante o trânsito como já foi referido. Essa desvantagem da carta de porte, também é verificada, em determinados sectores do comércio, como o petróleo quando transportado a granel em que parcelas vão sendo compradas e vendidas praticamente ao longo de todo o seu trânsito, daí a necessidade de um documento negociável, como é o caso do conhecimento de embarque.

Assim, sendo a carta de porte marítimo um documento não-negociável, os bancos envolvidos no crédito documentário são relutantes na sua aceitação, principalmente quando se prevê que a mercadoria pode subsequentemente ser vendida ou comprada durante o trânsito.

Por outro lado, quando não se prevê a compra ou a venda da mercadoria em trânsito e principalmente quando existe um clima de confiança entre o comprador e o vendedor internacionais a carta de porte marítimo traz enormes vantagens e vai de encontro à dinâmica do comércio internacional, onde a simples identificação do recebedor é suficiente para levantar a mercadoria, deixando espaço para a utilização do documento de transporte electrónico a ser discutido posteriormente ao longo deste trabalho.

### **3. CAPÍTULO III – IMPACTO DAS DIFERENTES CONVENÇÕES INTERNACIONAIS NA DOCUMENTAÇÃO DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **3.1 Instrumentos Internacionais**

As duas convenções internacionais actualmente em vigor que regulam o transporte de mercadorias por mar, são a Convenção internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimento (incluindo as emendas de 1968 e 1979), conhecida como convenção de Bruxelas ou Regras de Hague Visby e a Convenção Internacional das Nações Unidas sobre o transporte de mercadorias por mar, mais conhecida como as Regras de Hamburgo de 1978.

O artigo 1º das regras de Hague Visby, diz claramente que elas se aplicam aos contratos cobertos por um conhecimento de carga ou documento título similar. Ora como foi discutido anteriormente e universalmente aceite, a carta de porte marítimo não é um documento título da mercadoria. Assim nesta ordem de ideias podemos dizer que as regras de Hague Visby não se aplicam automaticamente nas cartas de porte marítimo.

Em relação as Regras de Hamburgo a visão é distinta já que ao abrigo do artigo 2º a convenção se aplica a todo o transporte de mercadorias por mar entre dois diferentes estados, regulando o transporte d) através do conhecimento de embarque ou outro documento que faça prova do contrato de transporte emitido por um estado contratante, ou e) que o conhecimento de embarque ou outro documento que faça prova do contrato de transporte marítimo, estipula que o contrato de regerá pelas disposições da presente convenção ou pela legislação de um estado que reconheça as disposições da convenção. Portanto as regras de Hamburgo se aplicam à carta de porte marítimo em todos os estados membros da convenção e aos que incorporarem voluntariamente estas regras no conhecimento de embarque, na carta de porte marítimo ou similar independentemente de serem documentos título da mercadoria negociáveis ou não.

Paralelamente temos a Convenção sobre o transporte internacional multimodal de mercadorias de 1980 e a Convenção nos contratos para o transporte internacional de Mercadorias total ou parcialmente por Mar (as Regras de Roterdão de 2008) ambos

sob os auspícios das Nações Unidas através da UNCITRAL (Comissão Internacional das Nações Unidas para a legislação Comercial) que ainda não conseguiram satisfazer os requisitos para a sua entrada em vigor. Refere-se igualmente as regras do CMI sobre a carta de porte marítimo, de aplicação voluntária isto é de incorporação contratual, que em certa medida estão ou poderão estar associados aos dois documentos acima citados.

Há que destacar no entanto que vários estados membros da convenção de Bruxelas fizeram alguma modificação na sua legislação Nacional fazendo com que ela pudesse ser aplicada ao transporte de mercadorias por mar utilizando-se a carta de porte marítimo. A legislação do Reino Unido (COGSA 1992) por exemplo, *aplica-se a qualquer recibo, que não sendo um documento negociável e como tal assim for marcado, desde que regula ou evidencia um contrato de transporte de mercadorias por mar e que expressamente estipula que as regras de Hague Visby se aplicam ao contrato como se o recibo fosse um conhecimento de embarque*. A legislação Australiana<sup>34</sup>, (Carriage of Goods by Sea Act 1991, Part 2 Sect 10 (iii)) apresenta um artigo bastante similar, regulando esta matéria, enquanto que, os países Nórdicos (Suécia, Finlândia Dinamarca e Noruega), com efeitos desde 01 Outubro de 1994<sup>35</sup>, colocam ênfase na aplicação das regras de Hamburgo de 1978. No caso de Cabo Verde com o seu Código Marítimo, ao revogar o decreto lei nº25/2000 de 31 de Agosto vai de encontro a evolução das novas tecnologias de informação e comunicação ao referir no seu artigo 494º, que o contrato de transporte marítimo de mercadorias está sujeito à forma escrita, (2) *“incluindo no âmbito da forma escrita, os contratos exarados em documento assinado pelas partes e os que resultam de trocas de cartas, telegramas, telexes, telefaxes ou outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, especialmente os meios electrónicos”*.

Neste contexto creio ser relevante completar esta análise com a definição trazida pelas regras de Roterdão 2008 (embora ainda não estejam em vigor) sobre “documento de transporte”, *para incluir um documento, sob um contrato de transporte, emitido pelo transportador, evidencia que o transportador recebeu a seu cargo determinada*

---

<sup>34</sup> [http://www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol\\_act/cogbsa1991196/s10.html](http://www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/cogbsa1991196/s10.html), último acesso dia 12/08/14

<sup>35</sup> Nordic Maritime Code, [http://www.neptunjuridica.com/arc\\_nmc.html](http://www.neptunjuridica.com/arc_nmc.html), ultimo acesso dia 12/08/14



*mercadoria sujeita a um contrato de transporte e que evidencia ou contém um contrato de transporte* (art. 1 (14)).

De destacar a terminologia que surge desta definição referindo-se a “documento de transporte” por um lado no formato impresso (art. 1º (15) e art. 1º (16)) e o seu equivalente no formato electrónico ou outro formato mais avançado (art. 1º (19) e art. 1º (20)) referido como “registo electrónico de transporte”. Note que qualquer dos documentos acima citados podem ser negociáveis ou não negociáveis havendo uma excepção ao conhecimento directo previsto no art. 46º, que não tem uma réplica no formato electrónico, quando por exemplo se exige a exibição do original de um documento não negociável na sua forma física, para a recepção da mercadoria.

Portanto estas regras aplicam-se expressamente a documentos de transporte negociáveis e não negociáveis (formato físico), a registo electrónico de transporte negociável e não negociável (formato digital), com a excepção prevista no artigo 46º em relação ao conhecimento directo (Straight Bill of Lading).

### **3.1.1 Convenção de Bruxelas de 1924**

Os contratos de natureza privada, tais como os de afretamento, incluem determinadas excepções, caracterizadas pela liberdade contratual entre as partes directamente envolvidas, neste caso entre o fretador e o afretador e portanto não poderão surgir grandes objecções e envolvimento de terceiros<sup>36</sup>. Porém no caso do contrato de transporte de mercadorias por mar evidenciado através de um conhecimento de embarque, este, não só obriga judicialmente o transportador e o carregador como interessados directos, mas também o recebedor e em certa medida os bancos que poderão reter o conhecimento de embarque como medida de segurança para garantirem os créditos cedidos ao comprador na qualidade de cliente<sup>37</sup>, ou as seguradoras no exercício do seu direito de sub-rogação.

Esta foi uma das principais razões subjacentes para impulsionar a criação de um suporte legislativo de natureza internacional para governar o transporte de mercadorias

---

<sup>36</sup>GASKELL N J. et all: Shipping Law, Pitman publishing, London U.K 1994, pp. 168

<sup>37</sup>HOPKINS, ob.cit.ant pp. 169

por mar, para além de, procurar realizar um equilíbrio de interesses entre as partes, principalmente entre o transportador e o carregador. Assim no ano de 1921, sob a égide da Associação Legislativa Internacional (International Law Association) e diferentes parceiros reunidos na cidade de Haia, foram criadas as Regras de Haia, que foram subsequentemente adoptadas na Conferência Internacional de Bruxelas por vários países, dando origem a Convenção de Bruxelas de 1924. Ela entrou em vigor em Junho de 1931.

Estas regras, revolucionam e em certa medida permitem uma melhoria na protecção legal do carregador, num contrato de transporte sob conhecimento de embarque. Na ausência desta legislação o transportador mantinha um direito de ilibar-se quase que totalmente das suas responsabilidades civis. Mas não foi sempre assim. De facto, antes da primeira metade do século XIX, de acordo com os modelos jurídicos da “civil law” assim como os da “common law”, a responsabilidade civil do transportador havia sido organizada e estruturada como se de uma responsabilidade absoluta se tratasse, ou seja o transportador tinha uma responsabilidade civil, *ex recepto*<sup>38</sup>, pela segurança das mercadorias a ele confiadas, (como se, de uma seguradora se tratasse), o qual representava uma verdadeira presunção de culpa por parte do transportador.

Este princípio claramente onerava o transportador, que só encontrava cláusulas de exclusão, dessa responsabilidade através de um “*acto de Deus*”, ou por “*actos dos inimigos do Rei*”.

Com base nesta situação, a primeira metade do século XIX, foi caracterizada por graves conflitos de interesse entre os intervenientes no transporte marítimo, o qual viria a culminar na segunda metade do mesmo século, com a introdução do princípio da liberdade contratual, no transporte marítimo, permitindo a introdução de cláusulas de exclusão da responsabilidade civil *ex recepto* (absoluta) por parte do transportador. Na verdade pode-se considerar que houve uma inversão da situação contratual, em que o transportador passou a “*assumir uma posição de irresponsabilidade quase total a*

---

<sup>38</sup> COELHO, C. DE OLIVEIRA: Jurisprudência e Direito Marítimo, Coimbra Editora Limitada, 1987 pp. 67

*respeito das mercadorias que lhe estavam confiadas, mesmo no caso em que os danos sofridos pelas mercadorias provinham da sua negligência ou da dos seus auxiliares*<sup>39</sup>

A maior reacção no sentido de contrariar esta tendência proveio dos Estados Unidos da América, na época país de carregadores por excelência, através do Harter Act de 1893. Não sendo uma convenção internacional, (ela se aplica ao transporte de mercadorias entre portos dos EUA e entre esses portos e portos estrangeiros), teve no entanto um decisivo papel na evolução do direito dos transportes marítimos<sup>40</sup>.

Com a adopção e entrada em vigor da Convenção de Bruxelas de 1924, as partes não podem incorporar termos no contrato de transporte, a não ser os que visam favorecer o carregador. De acordo com Coelho (p. 66), há um equilíbrio geral de interesses constante na Convenção de Bruxelas o qual se pode *“considerar uma forma mitigada de conciliação dos interesses contrastantes dos carregadores e dos transportadores”*. Continua dizendo que a expressão mitigada *“visa essencialmente reflectir o facto do fiel da balança estar deslocado, sobretudo para o lado dos transportadores e defendendo os seus mais relevantes interesses”*.

De facto ao discutirmos este aspecto, o artigo 4º da convenção de Bruxelas no seu parágrafo 2, ao mostrar as circunstâncias em que o transportador pode ilibar-se da sua responsabilidade, mostra claramente este suposto desequilíbrio. Para além disso no mesmo artigo parágrafo 5, mesmo em casos de culpa atribuída, o transportador pode limitar a sua responsabilidade num montante máximo que não pode ultrapassar as 100 libras esterlinas ou moeda equivalente<sup>41</sup>, salvo quando a natureza e o valor destas mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do seu embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento. Mesmo assim constitui uma presunção, já que o transportador salvo prova em contrário o pode contestar.

Um aspecto a destacar é o âmbito de aplicação da Convenção. Ela se aplica a todo o conhecimento de embarque, criado num dos Estados contratantes e ao transporte de mercadorias por mar, com excepção dos animais vivos ou carga no convés, assim

---

<sup>39</sup> Idem pp. 68

<sup>40</sup> Raposo, ob. cit., p. 271

<sup>41</sup> Em Portugal este limite foi fixado em 100.000\$00 por volume ou unidade de transporte nos termos do artigo 31.º do Decreto-Lei 352/86 de 21 de Outubro, que regula o contrato de transporte por mar.

declarada no conhecimento e como tal transportada. A carga no convés poderá trazer uma discussão. De acordo com o texto da convenção, *“ela não se aplica se for declarada no conhecimento que a carga vai ser transportada no convés e assim foi transportada”*. Ora essa declaração, pressupõe o consentimento do carregador, o qual dará origem a um transporte dito regular, gerando assim alguma discordância, principalmente quando se trata de transporte de contentores, estivados no convés. De facto o que tinha prosperado antes da convenção era a *“noção de que o transporte no convés seria regular quando consentido pelo carregador e irregular quando não consentido”*<sup>42</sup> e neste aspecto, considera-se que a convenção veio quebrar essa nitidez proveniente do esquema de negociação.

Poder-se-á pois, argumentar que havendo consentimento do carregador existe um contrato só que este contrato não seria governado pelas normas da convenção mas sim pelas regras gerais de direito. De acordo com o artigo 1º parágrafo 5, o *“transporte de mercadorias abrange o tempo decorrido desde que as mercadorias são carregadas a bordo do navio até ao momento em que são descarregadas”*. É comum o entendimento que esse tempo decorrido deverá ser a partir do momento que a mercadoria atravessar a borda do navio. No entanto com o desenvolvimento da tecnologia e o surgimento de vários tipos e novos desenhos de navios como por exemplo, os navios Ro-Ro (Roll on - Roll off), os navios petroleiros, ou os Flo-Flo (Float on - Float off), há que definir exactamente a partir de que momento a mercadoria deve ser considerada embarcada ou desembarcada.

No contexto do presente trabalho mostra-se igualmente relevante o facto da convenção não se aplicar a carta de porte marítimo nem a qualquer outro documento que não seja título da mercadoria, de acordo como seu artigo 1º b), anteriormente descrito.

A convenção de Bruxelas de 1924, foi mantida por aproximadamente meio século e só veio a sofrer algumas alterações a partir das emendas de 1968, ocorridas durante a conferência Internacional de Visby, na Suécia. As emendas deram origem ao protocolo de Bruxelas de 1968 seguidas de um segundo protocolo de 1979 o qual estabeleceu o “Direito Especial de Saque” (Special Drawing Rights) como unidade monetária em

---

<sup>42</sup> RAPOSO, ob. cit. ant. pp. 322

casos de limitação da responsabilidade civil por parte do transportador e seus agentes auxiliares.

Após a incorporação das emendas a convenção passou a ser designada pelas Regras de Haia Visby, ou Regras de Haia emendadas.

A estrutura da convenção emendada manteve-se inalterada, incluindo o número dos artigos o qual facilita a interpretação e análise dos artigos na versão emendada. Um aspecto importante a ter em conta nas emendas está relacionado com os limites da responsabilidade civil do transportador. Na verdade os limites estabelecidos na Convenção de Bruxelas de 1924, fixadas num máximo de 100 libras esterlinas por unidade ou volume, viriam a ser substituídas por acordo entre as partes (carregadores, transportadores, seguradoras) por um valor em ouro face ao irrisório valor das 100 libras a desvalorizar-se desde a adopção da convenção. Como foi dito anteriormente o protocolo de 1979, estabeleceu o Direito Especial de Saque como unidade de conta e o problema de desvalorização da moeda, ficou parcialmente resolvido, considerando ser este um cesto de moedas sob a égide do FMI. Assim, de acordo com a Convenção emendada, artigo 4º 5 a) o transportador poderá limitar a sua responsabilidade até um máximo de 666,67 SDR<sup>43</sup>, por volume ou unidade ou 2 SDR por cada quilo (peso bruto) da mercadoria perdida ou avariada, considerando o critério que resultar em maior valor. A redacção do artigo 4º parágrafos 5 e 6, em certa medida vieram satisfazer um vazio legal, cada vez mais crescente com a utilização do contentor no transporte de mercadorias, já que este por um lado ao ser tratado como um simples volume resultaria num limite extremamente irrisório quando comparado com o valor real da mercadoria nela embarcada por exemplo. De destacar a prerrogativa do transportador prevista no parágrafo 6 do mesmo artigo, que o permitir negar o transporte, descarregar o contentor, ou outra carga que possa perigar a expedição, sem qualquer responsabilização do mesmo, a não ser nos casos em que for declarado avaria grossa.

Uma outra alteração relevante é o aparecimento da alínea a) no artigo 2º, que estende os limites estabelecidos na convenção para os servidores do transportador por actos de

---

<sup>43</sup> A 21 de Agosto de 2014, 1 SDR=1,148 €, portanto 666,7 SDR=765,4 €

negligência não só na navegação mas também na gestão técnica e comercial do navio, indo de encontro ao que comumente se designa por “*cláusula Himalaia*”.

Note que Cabo Verde, não é Estado membro da convenção emendada ou seja das Regras de Haia Visby. A Convenção de Bruxelas foi incorporada na sua ordem interna, através do decreto-lei nº 37748 de 1 de Fevereiro de 1954 pelo fenómeno de sucessão de estados em matéria de tratados internacionais concernente a relações jurídicas do direito privado<sup>44</sup>. Este aspecto é contemplado na discussão e análise do caso de Jurisprudência decidida pelo Supremo Tribunal de Justiça em Cabo Verde, particularmente no aspecto relacionado com o limite de responsabilidade civil do transportador ao abrigo da Convenção de Bruxelas de 1924.

### **3.1.2 As Regras de Hamburgo de 1978**

Os conflitos entre transportadores e carregadores com um sentimento cada vez mais global de que a atribuição de responsabilidades e riscos de acordo com a convenção de Bruxelas de 1924 e respectivas emendas favorecem amplamente os transportadores estiveram na origem da conferência Internacional da UNCTAD, realizada no dia 31 de Março de 1978, na qual foi adoptada a Convenção Internacional sobre o transporte de mercadorias por mar<sup>45</sup>, doravante designada por Regras de Hamburgo de 1978. Na adopção da Convenção, foram consideradas igualmente a evolução da tecnologia de informação e comunicação, as modernas práticas e tecnologias utilizadas no transporte marítimo e a intensificação da tutela jurídica das preocupações dos carregadores, particularmente nos países em vias de desenvolvimento.

Ao discutirmos a Convenção, podemos ver claramente que ela tem objectivos claros e específicos de alterar o regime jurídico criado pela convenção de Bruxelas, ao não permitir através do seu artigo 31º que um Estado seja simultaneamente membro de uma ou outra convenção. Assim o entendimento do artigo, é que todo o Estado

---

<sup>44</sup> Coelho, ob. cit., ant. pp. 80

<sup>45</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html), acedido no dia 22 de Agosto de 2014. Actualmente a convenção tem 34 Estados membros, mas nenhum deles figura como grandes transportadores no Shipping Mundial. Entre os países da OCDE, os únicos que o assinaram mas sem o ratificar foram os seguintes: Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Noruega, Portugal, Suécia e Estados Unidos da América.

contratante da presente Convenção, que seja parte contratante da convenção de Bruxelas de 1924, deve notificar o Governo Belga na qualidade de depositário da mesma, que denuncia a Convenção de Bruxelas com efeitos a partir da data que as Regras de Hamburgo entrarem em vigor para o Estado contratante em causa.

Interessante também é a análise do conteúdo da Consenso emanado da Conferência das Nações Unidas Sobre o Transporte de Mercadorias por Mar de 1978, que inverte o sentido do ónus da prova em casos de avaria, falta, ou atrasos na entrega da mercadoria, com base no princípio da culpa ou negligência por parte do transportador. Esclarece que, *“regra geral, o ónus da prova recai no transportador, mas que em certos casos, as disposições da Convenção modificam esta regra”*. Por exemplo em casos de avarias a bordo provocadas por incêndio, o artigo 5º 4 a) diz que, compete ao lesado (queixoso) pela perda ou dano da mercadoria ou atraso na sua entrega provar que o incêndio se produziu por culpa ou negligência do transportador seus empregados ou agentes.

Pode-se perceber elementos de continuidade das Regras de Hamburgo, em relação à Convenção de Bruxelas, o que em certa medida o faz uma Convenção mais consentânea com a actual realidade. A começar pelos documentos, diríamos que um contrato de transporte no âmbito das Regras de Hamburgo poderá ser governado através de um conhecimento de embarque ou outros documentos similares que façam prova do contrato de transporte marítimo (artigo 2º d) e)) podendo ser por exemplo uma carta de porte marítimo. Será que um conhecimento de embarque ou uma carta de porte electrónicos poderão ser contemplados no âmbito das Regras de Hamburgo?. Na nossa opinião diríamos que sim, já que ao associarmos a definição de conhecimento de embarque no artigo 1º parágrafo 7, com a definição de “por escrito” no parágrafo 8 do mesmo artigo, estipulando que, “escrito” poderá ser, entre outros, por telex e telegrama, deixa transparecer que o legislador da época estaria a pensar nas novas tecnologias de informação, reforçando este argumento com o parágrafo 3 do artigo 14º, que nos vem dizer que a assinatura no conhecimento de embarque pode ser escrito manualmente, impresso em facsimil, perfurada, carimbada, ou feita por qualquer outro meio mecânico ou electrónico, caso não for incompatível com a lei do País onde o

conhecimento de embarque for emitido. De acordo com Boom<sup>46</sup>, as Regras de Hamburgo permitem o uso do conhecimento de embarque intangível, partindo do princípio de que não haja uma barreira da legislação nacional e portanto pode ser chamado de “*media-neutral*”, ou seja não depende do formato do documento utilizado no contrato de transporte.

Consideramos igualmente destacar nesta convenção, o aparecimento da figura do transportador efectivo como sendo alguém, que o transportador confiou a execução do transporte ou parte dele, ficando no entanto de acordo com o parágrafo 1 do artigo 10º responsável por toda a operação. O transportador efectivo fica igualmente responsável de acordo com o parágrafo 2 do mesmo artigo com relação ao transporte por ele efectuado, sendo que a responsabilidade será solidária nos casos em que ambos tenham responsabilidades.

Contrariamente as regras de Haia Visby, as Regras de Hamburgo aplicam-se de acordo com o parágrafo 1 do artigo 4º, aos contrato de transporte a partir do momento que o transportador ou seu agente ou representante tome a seu cargo a mercadoria no porto de destino e as entrega no porto de destino noutro Estado que não seja o de origem, considerando que pelo menos um destes seja estado membro da Convenção. Este parágrafo evidentemente estende o âmbito de aplicação da Convenção e responsabilidades do transportador, para além da borda do navio e nestes casos se a mercadoria sofrer avaria no porto, antes do seu embarque ou depois do seu desembarque até a sua entrega, os trâmites a seguir deverão ser os estabelecidos pelas Regras de Hamburgo. Como vimos atrás o *contrato de transporte poderá ser governado através de um conhecimento de embarque ou outros documentos similares que façam prova do contrato de transporte marítimo*, incluindo os documentos emitidos no formato electrónico. Assim, o legítimo portador do conhecimento de embarque ou pessoa identificada na carta de porte marítimo poderão reclamar pelas perdas ou danos sofridos pela mercadoria, inclusive reclamar ao abrigo do artigo 5º pelo atraso verificado na sua entrega.

---

<sup>46</sup> Ob. cit. ant p. 14



Na verdade de acordo com o parágrafo 2 do citado artigo, considera-se que houve atraso se a mercadoria não for entregue no porto previamente estabelecido para a sua descarga, ou numa data expressamente acordada para o efeito e na ausência de acordo dentro de um tempo considerado razoável para que de uma forma diligente o transportador as poderia ter entregue.

Claro está, que na ausência de uma definição temporal claramente estabelecida a solução deste tipo de conflito passará necessariamente pela negociação entre as partes envolvidas, ou senão através dos tribunais ou da arbitragem. Em todo o caso a mercadoria é tida como perdida se a entrega não se verificar 60 dias consecutivos após a data em que a mercadoria supostamente deveria ser entregue.

Cabe no entanto ao transportador ou seus agentes a possibilidade de limitar a sua responsabilidade civil e financeira para os montantes estabelecidos no artigo 6º para valores que não poderão exceder os 835 SDR (Direito Especial de Saque) por volume ou outra unidade de carga, ou 2,5 SDR por quilograma (peso bruto) considerando o critério de maior valor. Em casos de atrasos prevê-se outro tipo de limitação da responsabilidade mas que cumulativamente não podem ultrapassar os limites atrás citados com relação a perdas ou danos verificados. Note que as Regras de Haia Visby são omissos em relação a esta matéria.

A Convenção esclarece o tratamento a ser dado a um contentor ou outro equipamento similar utilizado para a consolidação da carga. Assim se não for identificado claramente no conhecimento de embarque ou outro documento de transporte utilizado, quantos volumes são nele consolidados, o contentor ou equipamento similar deverá ser tratado como um único volume para efeitos de limitação da responsabilidade do transportador.

Em relação à carga no convés nos parece que o texto expresso no artigo 9º procura trazer de volta “a nitidez do esquema de negociação”, citado atrás, em relação as

Regras de Haia Visby. De facto o parágrafo 1 do artigo 9º esclarece que o transportador só pode transportar mercadorias no convés se houver um acordo estabelecido com o carregador, costume estabelecido (transporte de madeira, contentores, etc.) ou requerido por regras ou regulamentos nacionais ou locais. Estabelece igualmente que nos casos em que houver acordo entre as partes, o transportador tem de os fazer constar no documento de transporte e não o fazendo será ele a provar a existência de tal acordo. No entanto o transportador não pode invocar a existência de tal acordo perante um terceiro, incluindo o recebedor da mercadoria que tenha adquirido o conhecimento de boa-fé. As consequências no caso de transporte de carga no convés sem acordo poderão inibir o transportador de limitar a sua responsabilidade no âmbito desta convenção.

### **3.1.3 Discussão de um caso de Jurisprudência em Cabo Verde**

Visando a clarificação de alguns conceitos surgidos nas convenções internacionais ora citadas, assim como no Código Marítimo de Cabo Verde entendemos inserir no âmbito desta tese a discussão de um caso relacionado com sentença e recurso ao Supremo Tribunal de Justiça de Cabo Verde. Surgem-nos questões relacionadas com a legislação aplicável, competência dos tribunais, ónus da prova, navegabilidade do navio, valor da mercadoria, limite de responsabilidade do transportador, entre outras. Por uma questão de organização o acórdão<sup>47</sup>, foi numerado em parágrafos para facilitar a referência e os nomes dos oponentes e do navio foram omitidos por uma questão de confidencialidade.

No que concerne à legislação aplicável (tendo em conta a data da ocorrência e discussão tida em relação às Convenções Internacionais em vigor na regulação do transporte marítimo) não restam dúvidas em relação a aplicabilidade da Convenção de Bruxelas de 1924, já que Cabo Verde não ratificou as emendas nem o protocolo a convenção ocorridas respectivamente nos anos 1968 e 1979. Com a entrada em vigor do Código Marítimo este seria igualmente aplicável por vários motivos entre os quais a nacionalidade do navio e residência habitual dos intervenientes no contrato de transporte. Centremos pois na sentença que condena a transportadora A, a pagar ao

---

<sup>47</sup> Anexo 2

recebedor B a quantia de 6.287.500\$00 e que ao ser negado o recurso pelo supremo veio a pagar a quantia de 7.255.500\$00, acrescida de juros legais. Quais os antecedentes de facto? Houve um contrato de transporte entre A e B sendo este último carregador e recebedor da mercadoria. A principal obrigação do transportador num contrato de transporte de acordo com a Convenção de Bruxelas no seu artigo 3º deverão ser antes e no início da viagem exercer uma razoável diligência para;

- a) Pôr o navio em estado de navegabilidade;
- b) Armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio;
- c) Preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para sua recepção, transporte e conservação.

Quanto a mim a falha maior neste processo acontece neste ponto, ou seja testar se o transportador cumpriu com a sua obrigação maior no que concerne a navegabilidade do navio (seaworthiness) antes e no início da viagem. Ora os argumentos apresentados pelo transportador mostram claramente que o navio antes e no início da viagem estava em perfeitas condições de navegabilidade com os certificados actualizados porões e ventiladores a funcionarem perfeitamente de acordo com artigo 3º acima citado.

Durante a viagem não aconteceu nenhuma anomalia que obrigasse o navio a elaborar um protesto de mar por suposição de avaria daí o transportador não ter invocado nenhuma das cláusulas de exclusão previstas e presume-se que o mesmo exerceu a diligência razoável para que a viagem ocorresse em segurança e assim foi de facto, considerando que outras mercadorias transportadas no mesmo navio chegaram ao destino nas mesmas condições em que embarcaram.

Nos argumentos do processo (parágrafo 55) fala-se do ónus da prova pertencer ao transportador de acordo com o artigo 3º parágrafo 4. Quanto a nós essa presunção é fundamentalmente para não permitir ao transportador questionar livremente sobre a mercadoria embarcada tal como descrita no conhecimento de embarque. Aliás a própria convenção vem esclarecer que ao transportador não lhe é permitido essa prerrogativa contra um terceiro que adquiriu o conhecimento de boa-fé. Ora o

transportador não questionou o conteúdo do conhecimento de embarque e portanto ele não tinha que provar nada. Nos argumentos fala-se de uma alínea q) do artigo 4º (parágrafo 57) da convenção sem se cuidar que essa alínea q) da Convenção de Bruxelas de 1924 (aplicável em Cabo Verde) traduz exactamente o que na nossa opinião estaria na origem da avaria na carga “*vícios ocultos que escapam a uma razoável diligência*” e como tal uma cláusula de exclusão do transportador.

Creio todavia que as cláusulas de isenção previstas na Convenção (18 cláusulas e não 16 citadas no processo) de Bruxelas de 1924, com excepção da alínea r) são invocadas pelo transportador em casos de reclamação por perdas ou danos. Senão como é que iríamos exigir o ónus da prova ao transportador no que concerne ao artigo 4º por exemplo, que o isenta assim como ao navio de actos de negligência ou falta do capitão, mestre, piloto ou empregados do armador na navegação ou na administração do navio? E em casos de incêndio, previsto na alínea b) considerado mais flagrante já que diz que o transportador é ilibado dessa responsabilidade, salvo se for causado por facto ou culpa do armador. Será o armador/transportador a provar esta culpa? Ou será que o transportador invoca com base nas citadas alíneas do artigo *invertendo-se o ónus da prova*? Diríamos que, na nossa leitura existem 18 casos em que somente um, alínea r) inverte essa presunção ou seja se o transportador invocar algo não previsto nas 17 alíneas do artigo 4º aí sim, o ónus da prova recai sobre ele ou quem o invoca. No entanto respeitamos a opinião de Coelho<sup>48</sup>, ao citar que “*a ideia de diligência razoável é estendida a todo o artigo 4º e não só a certas alíneas como doutrinamento já foi defendido*”. No entanto na mesma obra cita Alan Seriaux<sup>49</sup>, dizendo que, “*a necessidade de diligência razoável, não aparece senão ao nível de três casos exceptuados: a inavegabilidade, o vício próprio do navio e o caso da alínea q)*” pondo em causa a ideia de que a noção de diligência razoável percorre a Convenção de Bruxelas de 1924.

Em relação ao limite da responsabilidade do transportador de acordo com a convenção de Bruxelas ela é fixada em 100 libras esterlinas. Nos argumentos do processo esse valor foi convertido em 12.500 escudos de Cabo Verde. Ora embora as Regras de Haia

---

<sup>48</sup> COELHO, ob. cit. ant pp. 55

<sup>49</sup> SERIAUX, Alain “La Faute du Transporteur p. 69

Visby não se aplicam em Cabo Verde, nota-se um abismo nesta conversão considerando que o protocolo à Convenção de Bruxelas de 1924 fixou este limite no ano de 1979 em 666,67 SDR(85.000\$00 eCV<sup>50\*</sup>), por volume ou 2 SDR (127\$00 eCV\*) por quilograma (peso Bruto) considerando o que resultar maior.

Note que o Código Marítimo de Cabo Verde no seu artigo 524º, fixa este limite de responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria transportada pela determinação do valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se no conhecimento de carga estiver declarado o seu valor real, acrescido das despesas e encargos inerentes.

Uma outra falha que se verificou no processo prende-se com o cumprimento do parágrafo 6 do artigo 3º quanto à entrega da mercadoria. Assim, se o recebedor não notificar o transportador por escrito da existência e da natureza de quaisquer perdas ou danos, antes ou no momento da retirada das mercadorias e da sua entrega a pessoa que têm o direito de recebê-las em virtude do contrato de transporte, essa retirada constituirá, até prova em contrário, uma presunção de que as mercadorias foram entregues pelo transportador tais como foram descritas no conhecimento. Com base neste artigo e porque a mercadoria já estava na posse do recebedor (dois ou três dias após o desembarque) evidentemente que lhe caberia provar que a avaria foi causada pelo transportador ou seu agente, navio ou representante tendo sempre em conta as exclusões previstas no artigo 4º, sem os quais o instituto de seguro de mercadorias não tinha razão de ser. Ora foi citado no parágrafo 24 do acórdão que a mercadoria estava segurada. Neste caso o óbvio seria a B reclamar junto da sua seguradora atribuindo a este um direito de sub-rogação para junto ao transportador ou ao seu P&I Club reclamar eventuais direitos. Será que no caso do último acidente marítimo ocorrido em Cabo Verde (02/08/2014), Ilha de Boavista, envolvendo um dos navios nacionais, em que claramente houve culpa e negligência da tripulação e do Capitão, os carregadores vão accionar o transportador (para que este apresente o ónus da prova) ou farão a opção óbvia de accionar a seguradora da mercadoria?

---

<sup>50</sup> \*Valores aproximados do câmbio actual

No parágrafo 60, questiona-se a validade jurídica da reserva posta no conhecimento de embarque STC (Said To Contain) citando Mário Raposo, em “Fretamento e Transporte Marítimo publicado em Direito Comercial Marítimo pgs. 116, edição do MJ de Portugal”. No entanto ao consultar a Jurisprudência Espanhola em Sentença do Tribunal Supremo de 14 de Dezembro de 1949, Aranzadi, núm 1.478, *“conclui-se que a cláusula “ignoro peso” (STC) não se opõe a lei, à moral ou aos bons costumes; pelo contrário está geralmente admitida no tráfego marítimo, principalmente quando for aceite pelo carregador. Segue dizendo que a cláusula inserta num contrato de transporte marítimo não supõe que o transportador é exonerado de toda a responsabilidade em relação ao carregador por danos ou faltas das mercadorias, mas que constitui uma inversão do ónus da prova que incumbe neste caso ao recebedor.”*<sup>51</sup>

Um argumento final no que concerne a indemnização devida ao queixoso. A convenção e doutrina comum normalmente fixam o valor da mercadoria no porto de destino. A argumentação procura atribuir ao transportador uma responsabilidade absoluta (ex recepto) e não distingue os contratos de compra e venda e contratos de transporte ao citar (parágrafo 63) o *“Porf. Galvão Teles, referido por Pires de Lima no seu Código Civil anotado (1987, vol 1 pg. 401), ao explicitar que o vendedor inadimplente responde perante o revendedor não apenas pelos danos emergentes do não cumprimento da sua obrigação de entrega da mercadoria como do ganho líquido que para este último resultaria da revenda”*.

Portanto no nosso entender o montante da indemnização fixado em aproximadamente (parágrafo 46) em 7.255.500\$00 representando cerca de 1.100% o preço de compra foi um exagero ou senão um lucro não previsto pelo queixoso. Um simples teste de comparação da indemnização devida pela seguradora da carga ou o valor a ser pago na fronteira aduaneira em função do valor da mercadoria, testariam esta discrepância.

---

<sup>51</sup> ARROYO ob. cit. Ant pp. 551

## **4 CAPÍTULO IV – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO POR VIA ELECTRÓNICA**

Várias foram as diferentes tentativas de harmonizar e regulamentar internacionalmente os documentos de transporte por via electrónica, embora teoricamente podemos dizer que estes documentos já existem e são aplicados na maioria dos modos de transporte. Longe de atingir uma aplicação universal, constata-se no entanto que a maior dificuldade surge com a negociabilidade do documento de transporte assim como o seu carácter de título da mercadoria representada<sup>52</sup>, embora por vezes desenvolvida na base do princípio da liberdade contratual entre indivíduos.

Ao longo deste trabalho discutiremos o sistema Bolero e o Bill of Lading electrónico. Uma referência é feita ao sistema “SeaDocs”, às regras do CMI sobre o o Bill of Lading electrónico e o sistema EssDOCS criados respectivamente nos anos de 1985, 1990 e 2005.

### **4.1 SeaDocs**

O sistema SeaDocs, foi criado no ano de 1985, através de uma cooperação bilateral entre o Chase Manhattan Bank e a Intertanko, interpretado como sendo uma das primeiras iniciativas nesse sentido. Destaca-se a ideia de criação de um sistema de registo que em princípio deveria funcionar como um agente dos diferentes interessados.

Não sendo um sistema automatizado todas as transacções deveriam ser canalizadas para o registo central, o qual foi entendido como potencial geradora de conflitos e em certa medida monopolizada pelo Banco Chase Manhattan, parceira no projecto. Este foi testado por um período de seis meses, com impacto negativo e fraca aderência daí o seu desaparecimento.

### **4.2 Regras Uniformes sobre o B/L Electrónico**

No ano de 1990 numa iniciativa do Comité Marítimo Internacional (CMI), foram criadas as regras uniformes sobre o Bill of Lading electrónico, visando fundamentalmente

---

<sup>52</sup> [//ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009\\_05\\_19\\_multimodal\\_transport\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf), Final Report. TREN/CC/01-2005/LOT1/Legal Assistance Activity pp. 68, último acesso em 11/08/2014.

ultrapassar a barreira da negociabilidade e carácter título da mercadoria suportada pelo Bill of Lading no formato impresso. O objectivo da CMI foi o de criar um suporte legal de utilização universal, aberto e posto à disposição dos diferentes parceiros, através de uma aplicação voluntária, fazendo com que o Bill of Lading no formato electrónico fosse equivalente ao B/L impresso e como tal incorporado no contrato de transporte.

Assim, todo o sistema passa a volta de uma chave privada, definida no artigo 2º (f) das regras da CMI para o B/L electrónico, como sendo *“qualquer formato técnico apropriado, tal como a combinação de números e/ou letras, com os quais as partes podem acordar para assegurar a autenticidade e a integridade de uma transmissão”*. A transmissão e a elaboração desta chave privada são centralizadas no transportador, elaborando uma nova chave privada todas as vezes que houver transferência da propriedade da mercadoria representada, o qual seria de acordo com as citadas regras, o equivalente a um endosso.

Esta centralização do registo no transportador, trouxe igualmente um problema, já que as citadas regras não prevêm qualquer reparação financeira em casos de falhas do transportador na transmissão da dita informação, quando a mercadoria for sucessivamente vendida em trânsito, mas principalmente pelo facto do transportador ser um dos principais parceiros no contrato de transporte.

Vejamos o direito de controlo e transferência de propriedade. De acordo com a regra 7º, parágrafos 1 a 4, o detentor do conhecimento electrónico é a única entidade que pode, em relação ao transportador, reclamar a entrega da mercadoria, indicar o recebedor ou substituir o indicado no conhecimento por qualquer outra pessoa incluindo ele próprio, que pode transmitir ao transportador instruções sobre o direito de controlo ou transferi-lo para uma terceira pessoa e igualmente instruir o transportador com informações relativamente a mercadoria transportada, de acordo com os termos do contrato de transporte, como se fosse detentor de um conhecimento de embarque no formato impresso.

No entanto, os bancos foram sempre relutantes em aceitar esta forma de transacção, não só porque a chave privada não era encriptada, mas que potencialmente poderia favorecer o aparecimento de fraude quando utilizado no crédito documentário. Uma



preocupação adicional foram as dúvidas surgidas com relação as diferentes ordens jurídicas se iriam reconhecer ou não o documento de transporte no formato electrónico como substituto legal do documento impresso.

### **4.3 O sistema EssDOCS**

Um outro sistema provedor de conhecimento de embarque electrónico é o EssDOCS, adoptado e testado a partir de 2005 e operacional a partir de Janeiro de 2010. O sistema funciona com uma solução parecida com o BOLERO, em que os usuários terão que estar registados e sujeitos a um acordo legalmente estabelecido e de natureza multilateral conhecido pelo acrónimo DSUA (Databridge Services & Users Agreement).

A utilização do sistema é regulada estabelecendo as normas de conduta dos usuários, os níveis de segurança requeridos e garantindo que os usuários dêem tratamento legal e equivalente aos documentos emitidos por via electrónica ou através do papel na sua forma tangível.

### **4.4 Legislação modelo para o comércio electrónico**

No ano de 1996 a UNCITRAL, adoptou uma legislação modelo no comércio electrónico visando mais uma vez ultrapassar as barreiras de natureza legal de um documento electrónico quando comparado com um documento no formato em papel.

O tratamento igual destes dois formatos, de acordo com o preâmbulo da legislação modelo, torna-se essencial para permitir uma comunicação livre do papel, promovendo maior eficiência e celeridade ao comércio internacional.

O modelo legislativo, adopta os princípios da não discriminação, neutralidade tecnológica e equivalência funcional. Assim segundo o princípio da não discriminação, a um documento não pode ser negado a sua validade jurídica, o seu efeito legal, validade, ou execução, baseando-se no facto de que o documento está no formato electrónico. O princípio da neutralidade tecnológica, está relacionada com a ideia de uma legislação suficientemente abrangente, que acompanha a rápida evolução tecnológica, sem a necessidade de se fazer frequentes alterações na legislação,

enquanto que, o princípio da equivalência funcional estabelece que uma comunicação deve merecer o mesmo tratamento independentemente se for feita por via electrónica ou via papel impresso.

De realçar a segunda parte do modelo legislativo da UNCITRAL, que contrariamente à primeira parte que estabelece regras básicas aplicáveis ao comércio electrónico em geral, esta, refere a regras do comércio electrónico em áreas específicas. Assim, a segunda parte, actualmente (concebido por forma a ser actualizado facilmente) formado por um único capítulo é dedicado ao transporte de mercadorias, com dois artigos 16º e 17º, que falam respectivamente das acções relacionadas com contratos de transporte de mercadorias e documentos de transporte.

Da interpretação destes dois capítulos, surge o conceito de transferências de direitos sobre a mercadoria transportada, que deverão ser analisados em conjunto com o preceituado nos artigos 6º, 7º e 8º (primeira parte), que estabelecem os princípios da confiança, e autenticidade que deverão caracterizar os documentos electrónicos de transporte ou seja a verificação dos princípios da equivalência funcional, não discriminação e neutralidade tecnológica. Assim de acordo com os preceitos destacados nos artigos 16º e 17º, entende-se que contem provisões que se aplicam não só a documentos não negociáveis tais como a carta de porte marítimo (Seaway Bill) e a documentos negociáveis transferindo os direitos sobre a mercadoria com a transferência do conhecimento (B/L) a um terceiro, por exemplo, mas também inclui a carta partida, nos contratos de afretamento. Obviamente que o capítulo não visa somente os documentos de transporte marítimo, mas suficientemente abrangente a todos os modos de transporte visando igualmente a performance do transporte multimodal.

O mandato da UNCITRAL no âmbito da legislação modular no comércio electrónico, vai no sentido de promover a harmonização e unificação da legislação do Comércio Internacional, removendo as barreiras artificiais deste comércio provocadas por insuficiências e divergências nas diferentes legislações que afectam o comércio

internacional.<sup>53</sup> Tratando-se de uma legislação modular, considero que o Governo de Cabo Verde vai de encontro ao mandato da UNCITRAL (Comissão das Nações Unidas na legislação do comércio internacional) ao publicar a lei nº39/VI/2004 de 2 de Fevereiro no seu art.º 24º nº 4 da Lei da Modernização Administrativa, estabelecendo que *“as mensagens electrónicas têm o mesmo valor de que as em suporte de papel, tendo, em princípio, o mesmo tratamento quer pela Administração Pública quer pelos particulares”*, satisfaz plenamente os requisitos para os documentos de transporte electrónicos com especial referência a carta de porte marítimo e ao conhecimento de embarque (B/L). Aliás Cabo Verde figura na página da UNCITRAL como tendo adoptado a legislação modular da UNCITRAL sem reservas, no ano de 2003<sup>54</sup>, acontecendo o mesmo como uma outra legislação similar adoptada pela UNCITRAL em 2001, no que concerne a assinaturas electrónicas<sup>55</sup>. O assunto das assinaturas electrónicas será abordado no ponto 4.1.5 ao discutirmos o B/L electrónico.

Para completar esta discussão em relação ao desenvolvimento dos documentos de transporte por via electrónica, gostaríamos de acrescentar uma observação feita pela comissão europeia, referindo com base na secção 3.2 (c) do seu relatório<sup>56</sup>, *“que existe uma relação marginal entre os documentos de transporte e os documentos aduaneiros e que o desenvolvimento dos documentos de transporte electrónico não interfere no progressivo e enorme desenvolvimento que se verifica no sistema electrónico em relação aos serviços aduaneiros livres do papel, no seio da União Europeia”*. No entanto alertam que, os operadores de transporte precisam certificar-se que o documento de transporte electrónico satisfaz igualmente a ambos, ou seja o transporte e as alfandegas sem esquecer a satisfação dos requisitos das instituições financeiras, particularmente os bancos.

---

<sup>53</sup> UNITED NATIONS PUBLICATION, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5 bis as adopted in 1998, pp. 63

<sup>54</sup> [//www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/electronic\\_commerce/1996Model\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/1996Model_status.html), acedido no dia 13 de Agosto de 2014

<sup>55</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/uncitral\\_texts/electronic\\_commerce/2001Model\\_signatures.html](http://www.uncitral.org/uncitral/uncitral_texts/electronic_commerce/2001Model_signatures.html), acedido na mesma data

<sup>56</sup> STUDY ON THE DETAILS AND ADDED VALUE OF ESTABLISHING A (OPTIONAL) SINGLE TRANSPORT (ELECTRONIC) DOCUMENT FOR ALL CARRIAGE OF GOODS, IRRESPECTIVE OF MODE, AS WELL AS A STANDARD LIABILITY CLAUSE (VOLUNTARY LIABILITY REGIME), WITH REGARD TO THEIR ABILITY TO FACILITATE MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORT AND ENHANCE THE FRAMEWORK OFFERED BY MULTIMODAL WAYBILLS AND OR MULTIMODAL MANIFESTS, pp. 40

#### **4.5 O sistema Bolero**

No seguimento do insucesso do SeaDocs, já referido anteriormente, surge o chamado BOLERO, um projecto conjunto, surgido por iniciativa da CMI no ano de 1994, envolvendo diferentes interesses, nomeadamente bancos, transportadores, carregadores, seguradoras, companhias de telecomunicação e a comissão europeia, entre outros, visando ultrapassar as dificuldades de sucesso verificado com as regras uniformes sobre o conhecimento de embarque electrónico, adoptado pelo CMI. A sigla BOLERO, é constituído pelo acrónimo de “Bill’s of Lading Electronic Registry Organization” (Organização de registo de conhecimento de embarque electrónico). Mantém a ideia inicial de um registo, mas neste caso centralizado num terceiro interveniente, caracterizado pela sua neutralidade dentro do sistema de transportes. Assim, todos os utilizadores do BOLERO, devem estar registados no sistema e sujeitos ao chamado “Rulebook”<sup>57</sup> (livro de regras), que funciona como um código de conduta entre os utilizadores, baseado no princípio da liberdade contratual entre os utilizadores. As regras do CMI são incorporadas com algumas alterações, como por exemplo o facto de o transportador deixar de ser o responsável pelo registo.

No ano de 1997, o projecto mereceu a adesão de duas importantes organizações nomeadamente o SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Transactions) e TTC (Through Transport Mutual Insurance Association Ltd) que se organizaram numa experiência conjunta, avaliando e testando a sua funcionalidade, com especial ênfase para a natureza jurídica da sua aplicação. De acordo com informações recolhidas no site<sup>58</sup> da organização o projecto envolveu cerca de 500 companhias estabelecidas a nível mundial e finalmente após o sucesso da sua aprovação, foi definitivamente lançado no mercado no dia 27 de Setembro de 1999. O sistema está organizado em duas partes distintas. Por um lado o chamado Plataforma de Mensagem Principal (Core Message Platform), o qual permite troca de mensagens entre os utilizadores do sistema e por outro, o Registo Central (Central Registry) caracterizado pelo acompanhamento rigoroso dos conhecimentos de embarque (electrónicos e papel) emitidos no âmbito do sistema, administrando os direitos e obrigações associados à adesão ao sistema, previstos no chamado “Rulebook”.

---

<sup>57</sup> Bolero Rulebook, first edition, 1999, Hersham Place Technology Park, Molesey Road, London United Kingdom

<sup>58</sup> <http://www.bolero.net/>, acedido a 18/08/2014

<http://www.inter-lawyer.com/lex-e-scripta/articles/electronic-bills-of-lading-4.htm>

Basicamente o sistema BOLERO, funciona da seguinte forma. No seguimento de um contrato de compra e venda, o vendedor (carregador) utilizador do BOLERO, procura através do sistema, um navio disponível e faz a reserva de espaço, instruindo o transportador na Plataforma de Mensagem Principal, sobre as características da mercadoria, destino, cuidados especiais, entre outros. O transportador por sua vez com o embarque ou recepção da mercadoria emite o conhecimento e faz o depósito no Registo Central o qual reconhece o carregador como sendo o titular do conhecimento. O Registo Central valida o conhecimento de embarque permitindo o acesso dos intervenientes no processo, através da Plataforma de Mensagem Principal. O carregador notifica o Registo Central para fazer a transferência de propriedade a favor do recebedor (comprador). A plataforma analisa a origem da mensagem e após aprovação, envia uma nova mensagem ao recebedor como novo detentor do conhecimento, o qual fica igualmente registado no sistema BOLERO, como novo titular do conhecimento. O procedimento se repete sempre que houver uma transferência do titular do conhecimento, enfatizando a noção de “controlo exclusivo”, havendo sempre um e só um titular do conhecimento a cada momento, informando subsequentemente o transportador, ao longo de todo o processo.

O sistema permite que haja transferência do conhecimento electrónico para o papel, mantendo sempre o princípio de não duplicação isto é, manter sempre um único possuidor do conhecimento válido durante toda a transacção. Cada um dos utilizadores do sistema possui uma assinatura electrónica encriptada que é sempre utilizada para a autenticação, utilização e troca de informações reduzindo os riscos de fraude ou falsificação. Os sistemas financeiros, nomeadamente os Bancos estão cada vez mais interessados e envolvidos no sistema, já que os que estão associados ao BOLERO, podem ter acesso a informações privilegiadas sobre as mercadorias embarcadas, verificar se o conhecimento emitido pelo transportador corresponde ou não às instruções relacionadas com o crédito documentário por exemplo e sendo assim todas as partes envolvidas no comércio internacional incluindo as seguradoras e os clubes P&I podem estar conectados no sistema BOLERO, facilitando as transacções comerciais e quiçá dificultar a fraude documental.

### 4.5.1 O conhecimento de embarque electrónico

O conhecimento de embarque electrónico vem definido por exemplo na “Rulebook” da BOLERO na sua parte 1 regra 1.1 (6), *como sendo um documento que (a) é enviado através da Plataforma Principal de mensagens para o Registo de Propriedade Central como sendo a componente de suporte documental do conhecimento de embarque da BOLERO; e (b) confirma a recepção da mercadoria por parte de um transportador, destinado ao transporte marítimo.*

As regras do CMI para o conhecimento de embarque electrónico, providenciam algum instrumento de carácter legal que pode ser livremente incorporado no contrato de transporte, fazendo com que o conhecimento electrónico seja em todos os aspectos equivalente ao conhecimento de embarque impresso e tangível, destacando-se as funções de que o mesmo é peculiar. De facto a chave privada definida no artigo 2 das citadas regras, teoricamente representa a posse do documento e portanto transferir a chave única e privada seria o equivalente a transferência do conhecimento de embarque, do direito de controlo da mercadoria e daí o seu carácter negociável. No entanto há que notar um detalhe na transferência da chave privada. Ela é sempre substituída por uma nova chave privada sempre que houver uma transferência de propriedade, questionando assim o seu carácter jurídico de documento título, ou seja não sendo possível transferir a chave privada “única” ela não pode ser considerada um documento título da mercadoria. Este aspecto parece estar ultrapassado através do sistema BOLERO, mas no entanto temos que estar atentos perante algumas, senão a maioria das jurisdições que exigem o conhecimento de embarque na sua forma impressa, com as assinaturas e por vezes com o carimbo dos intervenientes.

Todos os sistemas ora apresentados nomeadamente o BOLERO, o EssDOCS, o sistema SeaDocs, e as regras do CMI, mantêm um registo central, controlado neste último caso pelo transportador. Esse controlo por parte do transportador é avaliado negativamente já que o transportador é parte integrante do contrato de transporte. No SeaDocs o controlo era mantido através de um Banco parceiro do projecto (extinto) enquanto que o BOLERO, mantêm um Registo de Propriedade Central que em

princípio é um órgão não interveniente nos diferentes contratos de transporte ou outro que envolva o conhecimento de embarque electrónico acontecendo alguma similitude com o sistema EssDOCS, mais moderno e em fase de grande expansão e aceitação.

Mas o que se espera de um conhecimento de embarque electrónico, para além de a) garantia de celeridade no processo, b) segurança jurídica na transacção, c) tecnologia de informação visando a protecção contra a fraude? Se o conhecimento electrónico nos traz estes atributos nos parece que o alegado conceito de “equivalência funcional” sugerida pela UNCITRAL e pelas regras de Roterdão será satisfeito e amplamente ultrapassado. No entanto segundo Boom<sup>59</sup> *“para que o conhecimento de embarque electrónico como documento negociável e título da mercadoria, ganhe aceitação global, é essencial que os países que lideram o comércio internacional, aceitem o conhecimento de embarque electrónico como se fosse um conhecimento de embarque emitido no formato impresso”*.

### **4.5.1.1 Garantia de celeridade no processo**

Naturalmente que a produção de um conhecimento de embarque electrónico continua a requerer os mesmos procedimentos, evidentemente de forma mais acelerada já que os utentes de qualquer sistema que venha a prevalecer terão que estar necessariamente registados num esquema similar ao apresentado por BOLERO ou EssDOCS. Assim sendo, torna-se literalmente impossível a carga chegar no destino antes do conhecimento electrónico tendo como consequência directa a eliminação da prática embora não recomendável de emissão de “cartas de garantia” na ausência do original do conhecimento de embarque a quando da recepção da mercadoria.

Para além disso qualquer sistema que venha a prevalecer terá que garantir a emissão do conhecimento no formato em papel nos casos de litígio em que o formato electrónico não for aceite ou requerido pelos tribunais ou arbitragem. O sistema terá que permitir o endosso do conhecimento electrónico, transferindo os direitos de posse e de reclamação junto ao transportador assim como um direito real sobre a mercadoria enquanto ela estiver em trânsito.

---

<sup>59</sup> BOOM, ob. cit. ant pp. 18

### 4.5.1.2 Segurança jurídica na transacção

Claramente o conhecimento electrónico terá que garantir minimamente as três funções principais do conhecimento no formato em papel. As funções de recibo da mercadoria e evidência de um contrato de transporte nos parecem incontestáveis em casos de litígio, partindo do princípio que os parceiros acordaram nesta emissão electrónica e nos casos em que a tecnologia não for suportada uma impressão no formato em papel, satisfaria estas duas funções específicas. A maior dificuldade reside na função título da mercadoria, podendo ser negociável. Qual dos regimes internacionais actualmente em vigor reconhece o conhecimento de embarque electrónico como funcionalmente equivalente ao conhecimento no formato em papel, escrito e assinado?

Começaríamos por fazer um sumário das definições de contrato de transporte apresentados no primeiro capítulo nomeadamente pela Convenção de Bruxelas de 1924 (emendas e protocolo) e pelas Regras de Hamburgo de 1978. Ora a convenção de Bruxelas ao referir no seu artigo 3º ... *a um conhecimento de embarque ou outro documento título equivalente*, referia-se literalmente a um documento equivalente no formato de papel devidamente escrito e assinado. Sendo assim nos parece que a maioria dos tribunais refutaria a tese de uma equivalência funcional entre o formato papel e formato electrónico, até porque o legislador dos anos 20 do século passado, não poderia prever o desenvolvimento e a dimensão que o comércio electrónico poderia tomar ou quiçá existir, nos dias de hoje.

No caso das regras de Hamburgo a situação poderá ser mais tolerante no que concerne ao desenvolvimento da era electrónica. Começa por definir o conhecimento de embarque no seu artigo 1º parágrafo 7, como sendo um documento. Surge a questão se um documento tem que ser no formato rígido, tangível, e assinado manualmente. Considerando que fica difícil argumentar que nos anos 20, documento pudesse ser associado ao formato electrónico creio que no âmbito das regras de Hamburgo essa dificuldade é minimizada. De facto um dos dicionários de ciência de computação<sup>60</sup>, por sinal lançado um ano após a adopção das regras de Hamburgo define documento, como sendo um *“ficheiro que contém um texto”*. O artigo 14º (3) em

---

<sup>60</sup> COLLIN, S.M.H. (1989), Dictionary of computing, A comprehensive guide to the vocabulary of computer science, pp. 86 Hamlyn Publishing Group, London



certa medida atenua a interpretação para permitir o reconhecimento de um conhecimento de embarque no formato electrónico ao dizer que *“a assinatura num conhecimento de embarque pode ser feita manualmente, ou através de qualquer outro meio mecânico ou electrónico, no caso se estes não forem incompatíveis com a legislação do país onde o conhecimento for emitido”*. Por outras palavras podemos concluir que as Regras de Hamburgo reconhecem o conhecimento de embarque electrónico, a partir do momento que o país aceitar no mínimo o postulado no parágrafo 3 do artigo 14º, anteriormente referido na sua ordem interna. Creio que no caso de Cabo Verde com a publicação da Lei da Modernização Administrativa<sup>61</sup> o conhecimento de embarque electrónico seria facilmente aceite, na actual conjuntura. Para concluir diremos que a utilização do conhecimento de embarque electrónico é hoje uma realidade, limitada aos parceiros de acordos multilaterais (BOLERO, EssDOCS).

Dependendo do ritmo de adopção e ratificação das Regras de Roterdão<sup>62</sup>, (viradas fundamentalmente para a facilitação do comércio internacional através da utilização das novas tecnologias de informação e comunicação, e tentando satisfazer as expectativas da indústria dos transportes marítimos), a utilização global do conhecimento de embarque electrónico será uma realidade a curto prazo.

### 4.5.1.3 Tecnologia de informação visando a protecção contra a fraude

Tradicionalmente são emitidos vários conhecimentos de embarque (geralmente uma série de três originais), o qual sem dúvidas, cria uma potencial situação de risco de fraude. De acordo com a UK P&I Club, após investigação sobre a frequência de ocorrência de falsificação do conhecimento de embarque no formato impresso e para ilustrar a magnitude do problema, aponta que num dos países da África Ocidental, num período de seis meses 29 conhecimentos de embarque falsos foram aceites para levantamento de contentores cheios de mercadorias, com vários outros detectados antes da entrega<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> Boletim Oficial de Cabo Verde, Lei nº39/VI/2004 de 2 de Fevereiro no seu art.º 24º nº 4

<sup>62</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html), acedido a 20 de Agosto de 2014. Três ratificações, sendo de destacar a Espanha como primeiro país a ratificar a convenção. São necessárias 20 ratificações para que a convenção entre em vigor um ano após a última ratificação.

<sup>63</sup> (UK P&I, Obtaining Cargo by Fraud, January 2005).

Um outro tipo de fraude bastante comum é conhecido por “telex release”. Consiste basicamente em descarregar mercadorias sem a apresentação do original do conhecimento sob orientação do agente do porto anterior ou do carregador. Aqui o problema reside na autenticidade do telex ou email enviado (falso email) sem certificação da sua origem.

Não restam dúvidas que o conhecimento de embarque constitui incontestavelmente uma componente crucial no exercício do comércio internacional. No entanto consideramos que o conhecimento de embarque tradicional está largamente ultrapassado face ao desenvolvimento e a dinâmica que se verifica no seio das modernas tecnologias de informação e de comunicação e quanto a nós mais propensa à fraude. De acordo com Miran<sup>64</sup>, a relutância na modernização do papel para o digital (electrónico, óptico, etc.) continua a ser um mistério, já que o custo do suporte em papel é estimado em 7% dos custos totais do comércio mundial, o equivalente a US \$660 bilhões de dólares anuais. (2011) Ainda segundo o mesmo autor, a Forrester Research & the UNECE Conference on Standards to Facilitate Trade, estimou que em média, num simples processo de importação, são emitidos 36 documentos, sujeitos a 240 cópias requeridas por 27 parceiros interessados, dando azo a duplicação, erros, falsificação, entre outros, não deixando de referir aos custos de arquivo e riscos de roubo dos documentos.

Concretamente falando em relação aos documentos de transporte marítimo, espera-se que tenham enquadramento legal e sejam seguros. Não restam dúvidas que as modernas tecnologias de informação estão cada vez mais seguras, garantindo a confiança esperada pelos diferentes utilizadores. Importa referir a legislação modular da UNCITRAL<sup>65</sup> sobre o uso de assinaturas electrónicas, com o objectivo de facilitar a utilização das assinaturas electrónicas e garantir igual tratamento entre os utilizadores de documentação baseada no papel e as informações baseadas nos computadores, trazendo mais segurança.

---

<sup>64</sup> MARUSIC, ob.cit ant. pp 31

<sup>65</sup> UNCITRAL (2001), Model Law on Electronic Signatures With Guide to Enactment

No entanto há que referir que na maioria das jurisdições a assinatura deve ser fisicamente colocada no papel e autorizada pela parte signatária para que a mesma tenha efeitos. Tendo em conta que cada pessoa vai ter a sua única assinatura o torna em certa medida segura, mas que no entanto, na nossa opinião, a possibilidade de falsificar uma assinatura manual, é bem maior quando comparado com uma assinatura digital encriptada. A legislação modular <sup>66</sup> da UNCITRAL, define assinaturas electrónicas, (art. 2º a)), como sendo *“dados no formato electrónico afixado a, ou logicamente associado a uma mensagem de dados, o qual pode ser utilizado para identificar o signatário em relação a mensagem de dados e para indicar a aprovação do signatário em relação as informações contidas na mensagem”*.<sup>67</sup>

O Bill of Lading, tradicionalmente tem sido um dos documentos chave nas transacções envolvendo os Bancos, através da colecção ou crédito documentário. A Câmara de Comércio Internacional, estabelecida desde 1933, vem estabelecendo regras e termos comerciais, que não tendo estatuto de convenção internacional ou sujeitos a legislação nacional de qualquer país, são no entanto amplamente utilizados sob o conceito de liberdade contratual entre as partes envolvidas. Assim acontece com os INCOTERMS<sup>68</sup>, (International Commercial Terms) e os UCP (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits). Estes últimos utilizados pelos bancos procuram minimizar os riscos de pagamentos internacionais, onde, como já foi atrás referido o conhecimento de embarque é tido como um dos principais documentos.

---

<sup>66</sup> A legislação Modular não é convenção internacional e não tem qualquer estatuto de natureza legal, enquanto não for incorporado na legislação nacional para que possa ter força de lei.

<sup>67</sup> Tradução do autor (“Electronic signature” means data in electronic form in, affixed to or logically associated with, a data message, which may be used to identify the signatory in relation to the data message and to indicate the signatory’s approval of the information contained in the data message;)

<sup>68</sup> Os INCOTERMS, utilizam abreviaturas para distribuir custos, responsabilidades e riscos entre o comprador e o vendedor. Os termos mais utilizados em Cabo Verde são o FOB e o CIF. No FOB, o vendedor ocupa-se de todos os trâmites da exportação e coloca a mercadoria a bordo do navio indicado pelo comprador, com o custo e risco por conta do comprador a partir do momento que a mercadoria cruzar a borda do navio. No caso do CIF o vendedor para além de se ocupar dos trâmites alfandegários no país de exportação assume igualmente os custos com o transporte e seguro da mercadoria até o porto de destino. Contudo um aspecto importante a ter em conta é que o risco é transferido do vendedor para o comprador a partir do momento que a mercadoria atravessar a borda do navio.

A última versão da UCP conhecida por UCP 600, com efeitos a partir de Julho de 2007 contém um suplemento designada por eUCP<sup>69</sup> (electronic UCP), com provisões para a utilização da documentação electrónica nas transacções comerciais com o envolvimento dos Bancos. De acordo com as provisões da eUCP todo o processo documental poderá ser submetido por via completamente electrónica ou uma combinação de meios electrónicos e de papel.

Na transacção electrónica a apresentação de um registo electrónico é suficiente para satisfazer a submissão de documentos caso se exija mais do que uma original. Há que ter em conta que, através do eUCP, é imperativo que o beneficiário do crédito notifique formalmente ao Banco sobre a composição final do “dossier”, (Notice of Completeness) indicando que nenhum outro documento será submetido no âmbito do actual processo, sem o qual os documentos não serão avaliados.

A aceitação das regras da UCP 600 e o seu suplemento eUCP, poderá significar a abertura da comunidade bancária na aceitação do conhecimento de embarque electrónico nas transacções que envolvem o crédito documentário. A título de exemplo desta tendência temos o EssDOCS<sup>70</sup> atrás citado, com mais de 1600 clientes a nível mundial, incluindo as grandes petrolíferas, tais como a ExxonMobil/Esso ou a Petrobrás, os maiores operadores de petroleiros como a Chevron, Maersk Tankers, os líderes no transporte de granéis como a COSCO e Delta Shipping, e Bancos de renome internacional<sup>71</sup>, que pela natureza do subtema, estão enumerados na nota de rodapé. Vários outros Bancos aceitam a solução EssDOCS do conhecimento electrónico nas suas transacções mas não são clientes do sistema. De acordo com informações recolhidas a partir do “site” da EssDOCS, os grandes operadores de linha de contentores, os operadores de transporte multimodal e os membros do FIATA, (International Federation of Freight Forwarders Associations) estão numa fase

---

<sup>69</sup> <https://www.law.kuleuven.be/personal/mstorme/eUCPV1.pdf>, acedido a 20 de Agosto de 2014

<sup>70</sup> <http://www.essdocs.com/why-ess/customers>, acedido no dia 20 de Agosto de 2014

<sup>71</sup> ABN AMRO, Australia and New Zealand Banking Group (ANZ), Bank of America Merrill Lynch, Bank of China, China CITIC Bank, KBC Bank N.V., Mizuho Bank, National Australia Bank (NAB), Rabobank, Royal Bank of Scotland (RBS), UniCredit, Westpac. (Total 12 Bancos). <http://www.essdocs.com/why-ess/customers>

experimental do sistema e poderão em certa medida revolucionar este sector com a sua adopção.

A protecção contra a fraude começa pela atitude, educação e política de protecção estabelecidas no seio de um país ou companhia, com suporte e envolvimento dos governantes e gestores de topo. Nos casos em que a documentação for processada electronicamente nos parece mais seguro, mas existem vários níveis de segurança. Depende muito do sistema e da plataforma digital que o suporta. Quanto mais aberto for o sistema maiores serão as vulnerabilidades da plataforma e evidentemente que, a segurança do sistema está directamente associada aos seus custos, ou seja quanto maior for a segurança maiores são os custos.

A tecnologia moderna permite reproduzir um conhecimento de embarque (ou qualquer outro documento) de forma quase perfeita, para além da facilidade de acesso a conhecimentos de embarque em brancos, disponíveis nas companhias de navegação. A partir daí, vender uma mercadoria que não existe, levantar uma mercadoria que não lhe pertence, aceder a um crédito com base num documento forjado, poderão ser exemplos de fraude documental, que acontecem com muita frequência no negócio do shipping.

Obviamente que a reprodução ou falsificação de um conhecimento de embarque electrónico, emitido no seio de um sistema credível e assinatura electrónica encriptada, será muito mais difícil. Percebe-se no entanto que a indústria continua reticente em dar fortes sinais no sentido desta mudança estratégica, mas com certeza que existe tecnologia segura e disponível capaz de trazer mais segurança às transacções comerciais associadas aos documentos de transporte electrónicos, particularmente o conhecimento de embarque.

Enquanto não se adoptar uma convenção internacional de suporte (Regras de Roterdão 2008, por exemplo), a liberdade contratual, permite aos utentes de sistemas como o BOLERO, e EssDOCS, a utilização do conhecimento de embarque electrónico e as estatísticas surgidas desta utilização poderão servir de incentivo à indústria no sentido de se revolucionar a utilização da tecnologia de informação e de comunicação disponível. Na verdade o desenvolvimento de práticas comerciais do passado com frequência influenciou e continuam a influenciar a criação de leis. No entanto de acordo

com Petersen<sup>72</sup>, estando “*confrontados com a nova tecnologia com a magnitude e potencial do EDI (Electronic Data Interchange) pode-se argumentar, que a legislação precisa tomar a liderança para rapidamente derrubar as barreiras arcaicas adoptando novas formas de transacções comerciais*” a nível internacional.

---

<sup>72</sup> PEDERSON DONALD B.: Article Electronic Data Interchange As Documents of Title for Fungible Agricultural Commodities, Idaho Law Review pp.734

## 5 CAPÍTULO V – CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES

### **Conclusões**

Constata-se que o transporte marítimo na qualidade de derivada directa do comércio internacional continua na dependência física dos documentos impressos com destaque para o conhecimento de embarque, como evidência de um contrato de transporte, principalmente nos casos em que se pretende comercializar a mercadoria ainda em trânsito, valendo das funções inerentes ao mesmo, como documento negociável.

Percebe-se igualmente que a carta de Porte Marítimo tem sido cada vez mais utilizado no transporte marítimo principalmente nos casos em que não se pretende comercializar a mercadoria quando em trânsito. Destacam-se as vantagens da carta de Porte marítimo em determinadas circunstâncias, facilitando a fluidez comercial, bastando para isso a identificação do recebedor para que este tome posse da mercadoria. Os Bancos continuam relutantes em aceitar a carta de Porte Marítimo, nos pagamentos internacionais utilizando-se a colecção ou o crédito documentário.

Actualmente existem três regimes a governarem internacionalmente os contratos de transporte de mercadorias por mar: a Convenção de Bruxelas de 1924, ou Regras de Haia, a Convenção de Bruxelas emendada ou Regras de Haia Visby e a as Regras de Hamburgo de 1978. Foi feita uma consideração em relação as Regras de Roterdão 2008 que actualmente conta com três ratificações incluindo a Espanha.

Discutiram-se as Convenções internacionais em vigor dando realce a determinados aspectos relacionados com o período de responsabilidade do transportador sendo que a Convenção de Hamburgo se mostra mais abrangente já que este se aplica de Porto a Porto ou seja a partir do momento que o transportador receber a guarda da mercadoria até a sua entrega no porto de destino, contrariamente as Regras de Haia Visby, em que essa responsabilidade é limitada borda a borda do navio.

Os limites de responsabilidade foram igualmente discutidos, percebendo-se que as Regras de Hamburgo apresentam um limite de responsabilidades maior que a Convenção de Bruxelas emendada. Nota-se no entanto que os signatários das Regras de Hamburgo não exercem uma influência global no negócio do Shipping daí

concluirmos que as Regras de Haia-Visby dominam na regulamentação e solução de conflitos que emergem dos contratos de transporte marítimo.

No que concerne a responsabilidades do transportador, consideramos que as regras de Haia Visby são mais protectoras em relação a este, quando comparado com as Regras de Hamburgo de 1978.

As cláusulas de isenção do transportador previstas no parágrafo 2 do artigo 4º tem diferentes interpretações conforme estudo de caso acima descrito, mas na nossa interpretação a alínea r) surgiu na qualidade de um “*saco sem fundo*”, a beneficiar ainda mais o transportador só que se este ao invocar algo não previsto nas restantes alíneas passa a assumir o ónus da prova. Creio que a expressão “*mas o encargo da prova*<sup>73</sup>” que aparece no texto da alínea r) da Convenção de Bruxelas de 1924, nos dá essa sugestão.

O caso de Jurisprudência em Cabo Verde discutido no Capítulo III, demonstrou alguma leveza dos intervenientes neste processo o que em certa medida poderá ser um indicador de falhas de conhecimento e da fraca Jurisprudência de Cabo Verde em matéria de Direito Marítimo.

Considera-se em geral, que o Código Marítimo de Cabo Verde seja um documento moderno e uma compilação feliz da legislação Marítima existente em Cabo Verde, capaz de satisfazer a aplicação das normas comuns do direito marítimo, mais concretamente no sector do transporte de mercadorias por mar.

Considera-se que existem experiências muito positivas de utilização de documentos de transporte no formato electrónico e que as legislações Modulares da UNCITRAL são absorvidas por alguns países como por exemplo Cabo Verde onde, de acordo com a nossa interpretação o regime legislativo permite reconhecer como válido qualquer documento que regula um contrato de transporte no formato digital.

---

<sup>73</sup> Alínea r) da Convenção de Bruxelas de 1924 lê-se: “...de qualquer outra causa não proveniente de facto ou culpa do armador, ou de facto ou culpa de agentes ou empregados do armador, *mas o encargo da prova incumbirá à pessoa que invoca o benefício desta isenção e cumprir-lhe-á mostrar que nem a culpa pessoal, nem o facto do armador, nem a culpa ou o facto dos agentes ou empregados do armador contribuíram para a perda ou dano*”.



Os sistemas BOLERO e EssDocs, estão a ser implementados com algum sucesso em situações baseadas na liberdade contratual, mas carece-se de suporte internacional no reconhecimento da equivalência funcional entre o conhecimento de embarque no formato impresso e no formato digital.

As Regras de Roterdão de 2008, pretendem em certa medida colmatar o vazio jurídico em matéria de reconhecimento da equivalência funcional já referida.

De acordo com estudos feitos o custo de suporte de papel foi estimado em 2011 em cerca de US \$660 bilhões de dólares anuais e a duplicação de papéis dão azo a erros, falsificação, fraude e custos exorbitantes de arquivo dos documentos. Estudos igualmente apontam para um elevado número de factos ocorridos num dos países da Costa Ocidental Africana com a utilização fraudulenta (falsa) do conhecimento de embarque no formato em papel para o levantamento de mercadorias.

Consideramos que as modernas tecnologias de informação estão cada vez mais seguras, garantindo a confiança esperada pelos diferentes utilizadores, carecendo do que poderíamos classificar de um *“Big Push”*, por parte dos Governos. Neste sentido, concluiríamos citando Petersen<sup>74</sup>, *“que estando confrontados com a nova tecnologia com a magnitude e potencial do EDI (Electronic Data Interchange) pode-se argumentar, que a legislação precisa tomar a liderança para rapidamente derrubar as barreiras arcaicas visando um novo paradigma para as transacções comerciais a nível internacional”*.

---

<sup>74</sup> PEDERSON, ob. cit. ant. pp.734

### **Recomendações**

No seguimento da conclusão deste trabalho nos restam fazer algumas recomendações assim enumeradas:

1. Que o Governo de Cabo Verde:

Ratifique a Convenção de Bruxelas adoptando as emendas de 1968 e o protocolo SDR de 1979.

Acompanhe a evolução das Regras de Hamburgo de 1978, no que concerne a ratificação por parte dos grandes parceiros comerciais na medida em que Cabo Verde é um país de importação por excelência e como tal de carregadores e recebedores.

Adoptar na ordem interna de forma clara e inequívoca a equivalência funcional entre o conhecimento de embarque no formato em papel e o conhecimento de embarque no formato digital incluindo o reconhecimento formal da assinatura digital.

2. Que os Bancos:

Adoptem uma postura mais pró-activa na aceitação dos documentos no formato digital e seguir as recomendações da CMI neste sentido, postas a disposição através da UCP 600 e o seu suplemento eUCP para suporte digital.

3. Que os intervenientes no contrato de transporte:

Utilizem a carta de Porte marítimo sempre que não se pretende comercializar a mercadoria em trânsito ou não se utilizar o Banco no Pagamento Internacional.

4. Que os carregadores:

Analise as cláusulas do conhecimento (considerado um contrato de adesão) no verso do documento já que estes por vezes desconhecem a legislação aplicável ao contrato formalizado através de um conhecimento de embarque o qual pode-se tornar extremamente oneroso para o mesmo.

Façam o seguro da mercadoria transportada já que na maior parte das vezes torna-se extremamente difícil senão impossível a condenação do transportador, principalmente quando estes forem membros de um clube P&I.

5. Que os transportadores:

Sejam membros de um Clube P&I, garantindo um seguro contra terceiros. Provavelmente no caso discutido de Jurisprudência em Cabo Verde o transportador não pertencia a nenhum Clube P&I daí consideramos ter faltado apoio jurídico e especializado para a solução justa do caso e nem tinha implementado um sistema de gestão de segurança na mesma companhia.

Considerem a implementação urgente do “Código ISM” a bordo dos navios como ferramenta inquestionável para provar a “due diligence” prevista nas convenções com ênfase na Convenção de Bruxelas, emendas e Protocolo.

A recomendação final vai no sentido de se impulsionar mais formação nesta área específica do direito e parabenizar a todos os envolvidos neste projecto de formação conjunta e internacional entre a Uni-Mindelo, Cabo Verde e a Universidade de Valladolid Espanha.

---

## **Bibliografia**

- COELHO, C. DE OLIVEIRA: Jurisprudência e Direito Marítimo, Coimbra Editora Limitada, 1987
- COELHO, Carlos de Oliveira: Jurisprudência e Direito Marítimo, pp. 47, Coimbra Editora, 1987
- COLLIN, S.M.H: Dictionary of computing, A comprehensive guide to the vocabulary of computer science, pp. 86 Hamlyn Publishing Group, London, 1989
- GASKELL N J. et al: Shipping Law, Pitman publishing, London U.K 1994
- HOPKINS, F.N.: “Business and Law for the Shipmaster”, Brown, Son & Ferguson, Ltd, Glasgow.
- HOPKINS, F.N.: Business and Law for the Shipmaster, Brown, Son & Ferguson, Ltd, Glasgow
- IGNACIO ARROYO: Jurisprudência Marítima (1865 1987), Volume I, Libreria Bosch, Barcelona, 1990
- MARUSIC MIRAN: A Gateway to Electronic Transport Documentation in International Trade: The Rotterdam Rules in Perspective, Master thesis, Lund University, Sweden 2012
- PEDERSON DONALD B.: Article Electronic Data Interchange As Documents of Title for Fungible Agricultural Commodities, Idaho Law Review
- PEJOVIC ESLAV: Documents of Title in carriage of goods by sea under English Law: Legal Nature and future Directions, Kyushu University, Japan
- RAPOSO MÁRIO: Estudos sobre o novo Direito Marítimo, Coimbra editora 1999
- RODIÈRE, RENE: Traité Générale de Droit Maritime II, “Affrètements et Transports” 1978
- SAROA, J.M. RUIZ: Manual de Derecho marítimo” Didot, S.A. Bilbao, 1990
- UNCITRAL (2001), Model Law on Electronic Signatures With Guide to Enactment
- UNITED NATIONS PUBLICATION, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment, 1996
- ZURIMENDI, AITOR Apuntamentos Transporte Marítimo de cosas, 2013

## Anexos

### Anexo 1 – Modelo GRAINCON da BINCO

[https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GRAINCON.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GRAINCON.ashx)

### Anexo 2 - Acórdão 30-2001 Data Nº. Auto 28-03-2001 5/2001

Tipo Recurso Indemnização por perdas e danos.

Título Conhecimento de Embarque. Defeituoso cumprimento do contrato de transporte marítimo

Sub-Título Responsabilização por perdas e danos. Cálculo do montante indemnizatório

Categoria Cível Apelação Acção declarativa.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Sumário

1. Nos termos do artº 3º da Convenção de Bruxelas é através do documento denominado Conhecimento de Embarque é que ficam consignados os termos do contrato de transporte de mercadorias por mar. Com a emissão desse documento o capitão do navio reconhece ter recebido a bordo determinada mercadoria na quantidade, volume e peso neles consignados.
2. O devedor inadimplente responde perante o credor não apenas pelos danos emergentes do não cumprimento da sua obrigação de entrega da coisa, mas também pelo ganho líquido que para este último resultaria da revenda.
1. Exposição
  - a. Acordam em Conferência os do Supremo Tribunal de Justiça:
  - b. B., com sede em Mindelo, intentou no Juízo Cível da Comarca de S. Vicente, acção declarativa ordinária contra a A Lda, pedindo a condenação da Ré ao pagamento da quantia de 7.255.500\$00, acrescida de juros legais. Pedido esse decorrente de alegados prejuízos por deficiente transporte e consequente apodrecimento de mercadorias (batatas) consignadas a A e transportadas da Bélgica a C. Verde num dos navios da Ré.
2. Discutida a causa na primeira instância deu-se por parcialmente provada a pretensão da A, tendo a Ré sido condenada ao pagamento da quantia de 6.287.500\$00.

3. Inconformada com a sua condenação, a Ré interpôs recurso junto deste STJ, apresentando nas suas alegações, para a modificação da decisão em causa no sentido da sua absolvição, o seguinte:
4. - «A quantidade de batata, correspondente a 88,63% da batata transportada pela Ré não apodreceu por virtude de ferimentos feitos à carga, durante o transporte dessa mercadoria, até porque a ordem de destruição aconteceu dias depois de a carga estar nos armazéns da Autora.
5. -À descarga a Enapor certificou que 3602 sacos de batata da Autora estavam em bom estado e que somente 805sacos tinham sinais de deterioração.
6. -A batata inspeccionada pelos Serviços de Protecção Florestal correspondeu a seiscentos sacos.
7. -Outra batata e, principalmente frutas de outros importadores que não a Autora, chegaram em bom estado (salvo a da testemunha Vasconcelos que no dizer do mesmo foi aproveitada em 59% a 60% da encomenda, embora a fls. 33 da acção ordinária, declara que a batata chegou em bom estado de conservação, apesar de escorrer água da batata da parte superior).
8. -O navio F, transportou pelo menos 600 sacos de cebola pertencentes a Autora e que haviam sido transportados pela Ré na mencionada viagem.
9. -O preço da batata adquirido pela Autora, na Bélgica, foi de 128\$50 o saco e o da cebola 224\$89 o saco.
- 10.-A Autora, ou o seu representante, pouco antes da chegada da mercadoria a S. Vicente, ora ordenava que a mesma fosse descarregada em S. Vicente ora ordenava que o fosse na Praia.
- 11.-A mercadoria foi transportada tal como a embalou o carregador, ou seja em paletes, sem qualquer outra protecção, tendo acabado por apanhar chuva no cais da Bélgica, só depois sendo embarcada, quando não tinha iniciado a responsabilidade do transportador (borda para dentro).
- 12.-A concluir-se que a batata tinha feridas (o que não está de conformidade com as fotos juntas aos autos apensos) esses ferimentos não eram frescos, quando a testemunha Luciano fez a inspecção.
- 13.-Acondicionada a batata nos Armazéns da Autora, dois ou três dias depois começou a cheirar mal, originando os protestos da vizinhança.
- 14.-O transportador tendo o navio em boas condições de navegabilidade e os porões em boas condições de arejamento, mais não podia fazer, colocado na pele de um homem médio.
- 15.-O navio da Ré tinha dois ventiladores em óptimas condições de funcionamento antes e depois da viagem em apreço.
- 16.-Não é razoável exigir-se ao transportador que se recusasse a transportar a mercadoria de uma cliente que a Autora era.
- 17.-Normalmente tratando-se de batata (e mesmo que esta tivesse apanhado água esse facto nunca poderia ser atribuído a Ré porque a carga ainda se encontrava fora do navio).

- 18.-Os ferimentos a existirem podiam até ter ocorrido durante a colheita da batata.
- 19.-O facto de o conhecimento de embarque estar «clean» não significa automaticamente a responsabilização do transportador.
- 20.-Aquele que invoca um direito deve fazer a prova dos factos constitutivos desse direito.
- 21.-As fotos juntas aos autos apensos mostram batatas podres, embora uma boa quantidade esteja em bom estado.
- 22.-Tanto o armador como o navio não serão obrigados em caso algum...por soma superior a 100 libras (12.500\$00) por unidade.
- 23.-A unidade ou volume referidas na lei refere-se inequivocamente a palete, tendo em consideração o conteúdo do conhecimento de embarque.
- 24.-O valor a ter em conta, para efeitos de indemnização, mormente num caso como o dos autos, em que a mercadoria estava segurada, deve ser o custo, mais o frete e não o preço de venda ao público».
- 25.Em contra alegações a Autora pugna pela manutenção da sentença recorrida dizendo em síntese para o que importa conhecer que -«vê-se pelos factos considerados provados e não contestados pela Ré que a mercadoria foi embarcada em bom estado e isso resulta por um lado do certificado emitido pelas autoridades belgas e por outro pelo conhecimento de carga (BL) emitido pelo transportador em 29 de Agosto, i. é. depois de embarcada a mercadoria, completamente limpo.
- 26....A mercadoria chegou ao porto de destino danificada..., o transportador é responsável pelo dano, uma vez que a recebeu em bom estado e a entregou danificada.
- 27.-Para afastar essa responsabilidade, tinha... que alegar e provar a origem dos danos e nomeadamente que não resultaram de culpa sua ou dos seus empregados o que foram causados por força maior...».
- 28.Com a demais tramitação cumprida cabe agora decidir. O que se faz como segue:
- 29.Tem-se dos articulados das partes, documentação dos autos e prova testemunhal em audiência de discussão e julgamento naquilo que interessa conhecer no presente recurso:
- 30.O navio «D», propriedade da Ré, transportou batatas e cebolas para a A em Maio de 1997 e, por ter faltado á descarga parte dessa mercadoria, o transportador ficou devedor da quantia de 79.875\$00.
- 31.Nos dias 27 e 28 de Agosto de 1997 a Ré recebeu no porto de Antuérpia um novo carregamento de batatas e cebolas consignados a Autora e com destino parte para o porto da Praia e outra para o de Mindelo. O navio ancorou com a sua carga no porto de Mindelo em 8 de Setembro.
- 32.As mercadorias em referência haviam sido previamente ensacadas e acondicionadas em paletes pelo carregador antes da sua entrega ao transportador.

33. Os serviços do controle sanitário do País exportador atestaram que a mercadoria em causa se apresentava a quando da sua entrega ao transportador em bom estado de conservação.
34. Em Julho 97 o navio D foi vistoriado por serviços competentes em C. Verde que constataram estarem os respectivos porões com boas condições de arejamento.
35. Em 13 de Setembro, i.e. após o seu regresso de Antuérpia em nova vistoria constatou-se igualmente que o navio se apresentava, nos seus porões, com boas condições de arejamento.
36. No decorrer da viagem com destino a C. Verde constatou-se mau cheiro no carregamento em questão.
37. Essas mercadorias foram ensacadas e acondicionadas em paletes.
38. Consta do conhecimento de embarque que, para além das cebolas, foram embarcadas no dito navio 99 paletes com a anotação (STC) que dizem conter 4.400 sacos de batatas com o peso total de 110.000Kg. Nesse conhecimento de embarque da mercadoria pertence da Autora não consta qualquer outro tipo de anotação escrita, designadamente sobre o estado das mesmas.
39. Porque a quando da estiva do navio em Antuérpia começou a chover o capitão mandou fechar os porões, suspendendo a colocação nele de mais mercadoria. Entretanto as batatas consignadas à A ficaram nesse tempo a chuva.
40. Quando a chuva parou as paletes contendo as batatas ulteriormente foram empilhadas umas sobre as outras do fundo ao tecto do porão, ocuparam na horizontal 1/3 do navio e encontravam-se separadas umas das outras apenas pela madeira de que são feitas. Segundo testemunho de um membro da tripulação do navio deu-se pelo cheiro de apodrecimento na mercadoria em causa no decorrer da viagem.
41. Os Serviços de controle sanitário do País exportador - Bélgica - atestaram que a mercadoria se encontrava em bom estado antes do seu embarque. O Serviço de Protecção Vegetal de Cabo Verde decidiu proceder a destruição de 88,63% das batatas destinadas à A porque em visita ao navio no dia seguinte à chegada deste ao Porto do Mindelo constatou que apenas 11,37% dessa mercadoria estava em boas condições fito sanitárias, e em ulterior análise por amostragem a 675 sacos dessas batatas, constatou-se que os lotes superiores do mesmo carregamento sofreram excessivos fermentos que provocaram o aparecimento de fungos e bactérias dando origem a podridão aquosa.
42. Tendo sido desembarcada toda a mercadoria da A em Mindelo a pedido da mesma, a Enapor, para onde as batatas foram encaminhadas, certificou que 805 sacos de batata apresentavam alguns sinais de deterioração.
43. O navio fora vistoriado em C. Verde a 13/08/97 e encontrava-se em bom estado de funcionamento.
44. No dia 12/09/97, a Direcção Geral da Marinha e Portos fez deslocar 2 técnicos a bordo do navio a pedido do armador, tendo eles constatado que os dois



- ventiladores existentes, com capacidade de renovação do ar para 30 vezes o volume do porão, se encontravam em bom estado de funcionamento.
45. Alguns outros consignatários de mercadoria idêntica a da A não tiveram motivo de reclamação da sua carga com base em apodrecimento durante a viagem.
46. A Autora adquiriu na Bélgica as batatas transportadas no navio da Ré pelo preço de 128\$50 por cada saco de 25 KG., sendo que o da sua venda ao público em Mindelo oscila entre 1.450/1.500\$00.
47. Sobre os factos acabados de descrever e que a douda sentença igualmente deu por provados não se mostra que haja inconformação da parte recorrente.
48. Perante os mesmos factos a douda sentença pronunciou-se no sentido de que se presumiu a falta de razoável diligência da Ré na preservação da qualidade da mercadoria tal como a recebera nos termos que lhe impõem a Convenção de Bruxelas de 1924, aplicável ao contrato de transporte marítimo em tela.
49. Por isso a condenação da Ré.
50. Terá esta razão na sua inconformação em contrário? Ou seja que à Autora cabia provar, o que não conseguiu fazer, que tivesse havido culpa do navio no apodrecimento da mercadoria? Tanto mais que entende a Ré que ficou provado que os ferimentos e escoriações que as batatas apresentavam tanto podiam ter ocorrido durante a viagem como antes do seu carregamento no navio?
51. Sobre essa questão tem-se antes do mais como dado adquirido, mais não seja pela sua expressa aceitação pela recorrente, que ao contrato em causa é aplicável a Convenção de Bruxelas de 1924 e que a data do transporte era norma aplicável no direito interno de Cabo-Verde, ex. vi do Dec. Lei 37748 de 1 de Fevereiro de 1954, pelo fenómeno da sucessão de Estados em matéria de tratados internacionais concernente a relações jurídicas de direito privado.
52. Ora nos termos do artº 3º da dita Convenção é através do documento nominado Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) é que ficam consignados os termos do contrato de transporte de mercadorias por mar. Com a emissão desse documento o capitão do navio reconhece ter recebido a bordo determinada mercadoria na quantidade, volume e peso consignado nele.
53. Quando o documento não contenha anotado por escrito qualquer reserva sobre a qualidade da mercadoria, isto é quando esse documento se apresente, em terminologia de transporte marítimo, «limpo» presume-se que a mesma foi recebida em boas condições. Este o posicionamento firme da doutrina e da jurisprudência internacional e que se funda no disposto no artigo 4º da Convenção de Bruxelas.
54. Ora como se referiu supra está provado que não houve qualquer anotação nos dois conhecimentos de embarque referentes as mercadorias em apreço. Assim torna-se despidiendo debater-se agora em sede de recurso, se as mesmas estavam em perfeito estado de conservação a quando seu recebimento no navio ou mesmo quando é que teve inicio a responsabilidade do transportador com relação a essas mesmas mercadorias.

55. Acontece por outro lado que no transporte marítimo e sempre de harmonia com normas da Convenção de Bruxelas há como que uma responsabilidade civil objectiva do transportador. A ele cabe nos termos do disposto no n.º 4 do artº. 3º da Convenção o ónus de provar que procedeu a todas as diligências razoáveis para que o transporte se efectue em condições de preservação da mercadoria em boa qualidade.
56. Isto feito, o artº 4º enumera dezasseis casos onde tal presunção não funciona. Mas ainda assim em qualquer desses casos cabe ao transportador o ónus da comprovação das respectivas ocorrências para que haja lugar a tal inversão do ónus da prova no tocante a culpa pelo incumprimento ou defeituoso cumprimento do contrato.
57. Essa presunção é tão forte que a alínea q) do citado artº. 4º para além de exigir do transportador ou de quem reclama a exoneração da responsabilidade pelo incumprimento a prova não só da ocorrência que dá lugar a tal exoneração mas ainda que comprove a não culpa do exonerante na verificação dessa própria ocorrência. (vd. nesse sentido Carlos Oliveira Coelho in *Jurisprudência e Direito Marítimo*, Coimbra Editora, 1987, pg. 37).
58. Nenhuma dessas ocorrências se acha alegado e muito menos demonstrada a sua existência ao longo do processado em tela. Ora dos autos fica demonstrado indubitavelmente - que a mercadoria em 86,7% aproximadamente se apresentava apodrecida - que o navio em Agosto, antes da sua largada de C. Verde para Antuérpia tinha boas condições de arejamento dos seus porões. O mesmo sucedendo quando aportou a Mindelo trazendo a mercadoria em pleito. Porém nada está demonstrado a respeito durante a viagem. E do que se assinalou supra em termos de repartição do ónus da prova in casu cabia à recorrente fazer a prova que acondicionou a carga em bons termos e que assim a preservou até o seu desembarque em Mindelo.
59. Inconforma-se ainda a recorrente pela sua responsabilização em termos de quantidade de sacos de batatas dadas por apodrecidas quando no seu entender haveria que ser responsabilizada pelo número de paletes embarcados. Isso por se ter apostado no conhecimento de embarque, a seguir a indicação da quantidade de paletes e antes da indicação do número de sacos transportados a sigla «STC». Sigla essa que em terminologia do transporte marítimo significa «parece conter», destinando-se a exoneração do transportador por falhas na exacta quantia de objectos contidos em cada unidade/contentor (ou palete), em regra de difícil aferição pelo transportador no momento do embarque da mercadoria acondicionada nessa modalidade.
60. Para além da duvidosa validade da reserva «stc» no comércio marítimo internacional, (In Mário Raposo, *Fretamento e Transporte Marítimo* publicado em *Direito Comercial Marítimo* pgs. 116, edição do MJ de Portugal) sempre se dirá que a sua eventual legalidade por força do preceituado no nr 3 do artº. 3 da Convenção, in casu não pode exonerar o transportador já que o conhecimento

de embarque contem ainda expressa referência, ao peso global da mercadoria transportada.

61. Referência essa que não faz parte da reserva «stc», congraçando-se, segundo Vasconcelos Esteves (Direito Marítimo vol. II pg. 155, Livraria Petroni 1988) opinião em caso de dúvida na circunstância de simultânea indicação de volume e de peso, como válido para efeito de indenização, o peso global declarado no conhecimento, quando o volume não venha perfeitamente individualizado por marcas. De resto porque de viável verificabilidade torna-se defeso em princípio a reserva – stw - de desconhecimento do peso da mercadoria, (Vd. ibidem Mário Raposo pgs. 117).
62. Com base nesse critério de quantificação do peso transportado não merece censura o cálculo aritmético de que se socorreu seguidamente a douta sentença do tribunal a quo ao tomar como divisor para o cálculo da unidade indenizável o peso de cada saco de batata, até porque tal se acha implícito na reserva stc aposta pelo transportador. Não se mostra que haja desacordo no tocante ao montante máximo atribuível a cada unidade (saco) indenizável, sendo de resto explícita a esse respeito o diploma que fez vigorar a Convenção no ordenamento nacional. Ou seja de que o limite máximo por cada unidade não deve ultrapassar, salvo acordo em contrário, a importância de 12.500\$00.
63. Pretende por último o recorrente que o valor a ter em conta para o cálculo de indenização deve reportar-se tão só ao preço que a Autora pagou na origem pela mercadoria, acrescido do frete. Este STJ comunga todavia do entendimento congeminado na decisão da instância a quo de que, adentro do limite acabado de mencionar, haverá que ter em devida conta não só o prejuízo causado, como os benefícios que o lesado deixou de obter em consequência da lesão.
64. Dada a similitude de expectativas de resultado, pelo exercício da actividade comercial da Autora, torna-se a propósito bastante ilustrativo o ensinamento do Prof. Galvão Teles, referido por Pires de Lima no seu Código Civil anotado (1987, vol 1 pg. 401), ao explicitar que o vendedor inadimplente responde perante o revendedor não apenas pelos danos emergentes do não cumprimento da sua obrigação de entrega da mercadoria como do ganho líquido que para este último resultaria da revenda.
65. Nesta conformidade, acordam os do STJ em negar provimento ao recurso. Custa pelo apelante. R e N.

xxxxxxx (Relator)

## Anexo 3 – Modelo de Conhecimento de embarque

First published 2009

 **BIMCO**

**HEAVYLIFTVOYBILL**  
**BILL OF LADING**  
 To be used with the HEAVYLIFTVOY Charter Party

Page 1

Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.
Consignee	Vessel	
Notify Address	Port of loading	
	Port of discharge	
Shipper's description of goods	State whether goods carried on or under deck	Gross weight, kg
		Measurement, m <sup>3</sup>
(a) Quantity carried on deck	(b) Quantity carried under deck	
Unless specifically indicated above, all cargo is carried on deck at Shipper's risk; the Carrier not to be responsible for any loss or damage or delay to such cargo whatsoever and whether due to negligence of whosoever or howsoever arising and by whosoever caused.		
Issued pursuant to HEAVYLIFTVOY dated: <b>SHIPPED</b> at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.  Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown.  IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.  FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.		
Freight payable as per HEAVYLIFTVOY dated:	Date shipped on board	Place and date of issue
	Signature (i) ..... Master Master's name and signature or (ii) ..... as Agent for the Master Agent's name and signature or (iii) ..... as Agents for the Owner* Agent's name and signature ..... Owner *If option (iii) filled in, state Owner's name above	

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

## Anexo 4 – Modelo de Carta de porte marítimo

**YARA SEA WAYBILL****(Edition 2006)**

(Codename: Yarawaybill)

**To be used with Yaracharter**

Shipped at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel by

Shipper		SWB no.	
Consignee (not to order)		Vessel	
Notify		Port of loading	
		Port of Discharge	
Marks	Number of packages and description of packages and goods	Gross weight	Net weight
<p>which are to be delivered in the like good order and condition at the Port of Discharge</p> <p>Payment of freight and demurrage as per Charter Party dated Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. The cargo shipped under the Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorised agent, without any documentary formalities. The Carrier to exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, no responsibility will be accepted unless due to fault or neglect on the part of the Carrier. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.</p>			
Place and date of issue		Signature	
Freight payable at			